

Über den
S e e k r i e g
und
das gegenseitige Verhältniss
d e r S e e m ä c h t e.



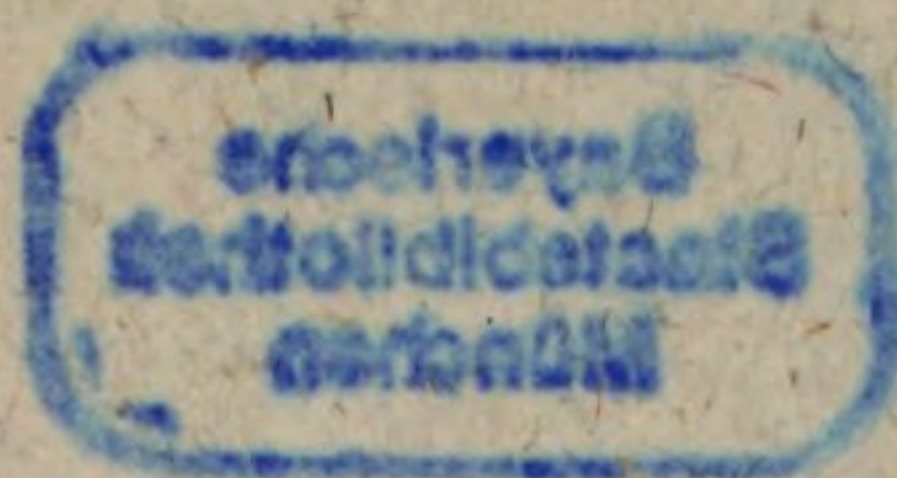
Vertrag

Seit

an

gegenseitige Verhältnisse

der



E i n l e i t u n g.

Wenn in unsern Tagen der Krieg zur See mehr als der zu Lande über die Herrschaft der Welt entscheidet, so muß auch die Art, wie derselbe geführt wird, ein Gegenstand der Wilsbegierde seyn. Selbst die deutschen Staaten, die keine Marine haben und nicht unmittelbar in den gegenwärtigen Kampf der beiden ersten Seemächte verwickelt sind, nehmen das lebhafteste Interesse an demselben; aber der größte Theil des deutschen Publikums ist von der Art eine Seeschlacht zu liefern, von den verschiedenen Seekriegs-Ausdrücken, von den Gegenständen und Einrichtungen bei der Marine, von der Seetactik, den Manoeuvern einer Flotte so wenig unterrichtet, daß selbst die Liebhaber der Politik und die eifrigen Zeitungsleser, sich von allen diesen Dingen gar kei-

ne oder doch nur eine sehr unvollkommne und unrichtige Vorstellung machen können. In gegenwärtiger Schrift sollen hierüber die nöthigsten Kenntnisse mitgetheilt werden; der **Verfasser** darf sich daher schmeicheln, einem allgemeinen Bedürfnisse abzuhelpen und auf den Beifall des ganzen lesenden Publikums rechnen zu dürfen.

Die vielen bei der Marine vorkommenden Kunstausdrücke, in der Darstellung der Sache selbst zu erklären, würde dieselbe zu oft unterbrochen und zu weit-schweifig gemacht haben; ich habe es daher für zweckmäßiger gehalten, dieselben in einem Anhange und zwar in alphabetischer Ordnung zu verzeichnen, und mit einer kurzen Erklärung zu begleiten.

Die Seetaktik

besteht überhaupt in der Kunst einzelne Schiffe oder auch eine ganze Flotte, unter allen eintretenden Umständen, zu regieren und zu rangiren, und mit denselben, unter den mannigfaltigen Einflüssen,

des Windes alle erforderlichen Bewegungen zu machen. Sie lehrt also die Art den Feind anzugreifen, denselben zu verfolgen, oder ihm auszuweichen. Ihre Hauptgegenstände sind mithin die Marschordnung, die Schlachtordnung, die Retraiteordnung, die Jagdordnung; sie enthält die Vorschriften, wie alle dieser Manoeuvres mit Vortheil und Geschwindigkeit nicht nur ausgeführt, sondern eben so auch eines in das andre verwandelt werden kann; wie günstige Winde benutzt, und ungünstigen begegnet werden kann; ferner, wie Einschiffungen und Landungen zu decken, wie Schiffe in Häfen anzugreifen, oder gegen feindliche Angriffe zu vertheidigen sind; in dieser letztern Rücksicht heisst sie Seefortification und verbindet sich mit der Kriegskunst zu Lande.

Der Seemann muß aber außer der Taktik auch den Schiffbau, die Takelasche und die Steuermannskunst verstehen; die Kenntnisse eines erfahrenen Seemanns haben also ein sehr großes Gebiet, und erfordern viele gründliche Vorbereitungsstu-

dien, unter welchen die Mathematik oben an stehet. Dafs von allen diesem kein eigentlicher Unterricht hier zu erwarten ist, bedarf kaum erwähnt zu werden. Wir beschränken uns blos auf die Beschreibung des Seekriegs für Wilsbegierige, welche sich von den merkwürdigen Angelegenheiten des Tags einen deutlichen Begriff machen wollen, und werden uns daher von den strengen wissenschaftlichen Vortrag, der nur für den Seemann gehört, so viel als möglich entfernen.

Sobald eine Flotte den Feind aufsucht, oder sich überhaupt in Marsch setzt, wird sie in drey Geschwader oder Divisionen abgetheilt: die Avantgarde, das Corps de Bataille, die Arriergarde. Jede dieser drei Divisionen hat ihren eigenen Admiral. Der Admiral en Chef führt das Commando über die erste Division, welche gewöhnlich das Corps de Bataille ausmacht, der Vice-Admiral über die zweite Division oder die Avantgarde, und der Contreadmiral über die dritte Division oder die Arriergarde. Ist eine Flotte stark, so wer-

— 7 —

den ihre drey Divisionen wieder auf gleiche Weise in eben so viel Subdivisionen getheilt, die von andern Flagge-Officiern oder alten Capitänen kommandirt werden. Jeder Chef der Divisionen hat seine eigene Unterscheidungsflagge.

Unter den bekannten Bewegungsarten der schwimmenden Fahrzeugen durch Schieben, Ziehen, Ruder und Seegel, ist die letztere die künstlichste und wichtigste von allen. Der Gebrauch der Seegel hängt vom Winde ab. Wird das Fahrzeug in grader Richtung des Windes vorwärts getrieben, so sagt der Seemann, das Schiff segelt grade vor dem Winde. Die Seite, von welcher der Wind herkömmt, nennt der Seefahrer die Luffseite (Luftseite), die nach welcher er hinwehet, die Leeseite. Er sagt ferner ein Schiff luft an, wenn es seinen Weg durch eine Drehung dergestalt verändert, daß dasselbe dadurch der Richtung des Windes näher kommt, oder einen spitzigern Winkel mit derselben macht. Es hält ab, fällt ab, im entgegengesetzten Falle, wenn nämlich die

Richtung des Weges des Schiffes durch die Bewegung, die es macht, sich weiter vom Winde entfernt, oder einen stumpfern Winkel mit der Richtung des Windes erhält. Ein Schiff liegt auf dem Winde, wenn es den Wind grade von vorne empfängt; und drehet durch (den Wind), wenn es, nachdem es auf einer Seite des Windes so stark angeluft hat, daß es auf den Wind kömmt, wiederum auf der andern Seite des Windes abfällt.

Besteht eine Flotte aus vielen Schiffen, so segeln sie in mehrern Reihen oder Linien parallel neben einander und diese Reihen werden ihre Colonnen genannt. Sind es z. B. drei Linien, so wird diejenige, welche den Winde am nächsten ist, die Luvwärts Colonne genannt, und diejenige, welche am weitesten davon entfernt ist, oder sich in Lee befindet, die Leewwärts Colonne; die dritte Reihe, welche zwischen beiden segelt, heißt die mittelste Colonne. Diese Marschordnung muß übrigens so eingerichtet seyn, daß die Flotte in drei Häupter der

Colonnen, und auch die drei hintersten Schiffe derselben quer neben einander liegen, und daß das Schiff am Haupte jeder Colonne das hinterste der nächst an denselben liegenden luvwärts Colonne, in der Perpendiculäre auf den Wind, und in einem Winkel von $20^{\circ} 30'$ mit der Marschlinie peilt, wodurch der Raum, den die Schiffe einnehmen müssen, ohne alle Mühe berechnet werden kann. Sind die Schiffe in dieser Ordnung rangirt, so werden sie, da beständig der dritte Theil ihrer Flotte oder ihres Geschwaders en Ligne de Bataille rangirt ist, aus der Marschordnung ohne Mühe in Linie der Bataille kommen, und überhaupt alle erforderlichen Manoeuvres aus derselben verrichten können. Auch bei zahlreichen Flotten bedient man sich dieser Marschordnung, jedoch mit dem Unterschied, daß jede Division, anstatt eine Colonne für sich selbst auszumachen, sich in zwei Colonnen theilt, und die Chiefs der Divisionen mitten zwischen beiden Colonnen etwas voraussetzen, so daß die ganze Flotte alsdann in 6 Colonnen getheilt ist.

Die Länge oder Distanz, die man gewöhnlich bei dieser Marschordnung von Schiff zu Schiff nimmt, beträgt eine Kabel- oder Ankerthaulänge d. i. 150 Faden oder 750 Fuß. Doch kann solche nach Gutachten des Admirals geräumiger genommen werden, wenn man nur dabei beobachtet, daß das Schiff am Haupt jeder Colonne, das hinterste der hiernächst anliegenden Colonne, $22^{\circ} 30'$, es sey luvwärts oder leewwärts, von sich peilt.

Bis ohngefähr vor 150 Jahren war die Stellung der Flotten in der Schlacht bogenförmig, oder einem halben Monde ähnlich; jedoch verließen die Engländer und Holländer diese Art von Stellungen, und rangirten ihre Schiffe in einer graden Linie, parallel mit der des Feindes; dies geschah 1465 in dem berühmten Seetreffen in der Gegend des Texels, woselbst der Herzog von York, nachmaliger König Jacob II, die Holländische Flotte schlug, zwei und zwanzig Schiffe verbrannte, und selbst nur Eines verlor.

Außer dieser Stellung in einer graden Linie, paralel mit der des Feindes, hat

man noch einen andern Umstand zu beobachten, nämlich daß beide Flotten sich so viel als möglich, der Linie des Windes, sey es an dessen rechten oder linken Seite, nähern. Die Franzosen nennen diese Linie *la ligne du plus près*, und wenn es an der rechten Seite des Windes ist: *la ligne du plus près Stribord*, ist es in der linken Seite des Windes, *la ligne du plus près bas bord*. Man nennt auch im deutschen die rechte Seite eines Schiffes *Stribord* (Steuerbord) und die andere *Bakbord*, oder *Bakbordsseite*.

Einer der wichtigsten Umstände, auf welchen Rücksicht zu nehmen ist, besteht darin, daß man sich mit dem Winde rangirt, und den Feind unter solchen zu bringen suche, damit man den Vortheil des Windes über ihn erhalte.

Die luftwärtsliegende Flotte so wohl als die leewwärtsliegende, gewähren Vortheile und haben Nachtheile. Die Flotte, die diesen Vortheil errungen hat, kann sich der feindlichen Flotte auf eine leichtere Art, nähern, dergestalt, daß die Flotte,

die über dem Winde stehet, die Dauer der Schlacht, und ihre Entfernung vom Feinde auf die ihr vortheilhafteste Weise, gewissermaßen bestimmen kann. Ihre unter der Schlachtordnung liegenden Schiffe kann sie besser sehen und besser von ihnen gesehen werden. Ist die Flotte, die den Wind gewonnen hat, zahlreicher als die feindliche, so kann sie ein Detaschement abschicken, das dem Feinde in Rücken kommt, und ihn ohnfehlbar in Unordnung bringt.

Ganz anders verhält es sich mit der Flotte, die unter dem Winde sich befindet, und wäre sie auch zahlreicher; denn da ihre Arriere Garde oder Reserve sich dem Feinde nicht nähern kann, der mit dem Winde ficht, so bleibt sie unnütz, wenn sie den Wind nicht gewinnen kann. Ferner, wenn einige Schiffe an der Flotte, die unter dem Winde steht, zerschossen sind; so kann die Flotte, die mit dem Winde ficht, auf eine leichte Art Brander gegen diese zertrümmerten Schiffe abschicken, und Detaschement beordern, die flüchtigen zu verfolgen.

Die Flotte die den Wind hinter sich hat, genießt noch andere Vorthelle: z. B., von der Unbequemlichkeit befreyet zu seyn, die der Rauch einem Schiffe verursacht, das unter dem Winde steht. Denn indem der Wind den Rauch des Pulvers nach dem Schiffe zurücktreibet, so erstickt er gleichsam die Artilleristen, benimmt ihnen auf einige Zeit den Anblick des Feindes, und verhindert die Matrosen zu manoeuvriren. Dagegen hat aber auch die Luffflotte die Nachtheile, daß sie bei einem einigermaßen heftigen Winde die unterste Lage ihres Geschützes, das schwerste, entweder gar nicht, oder doch nur sehr beschwerlich gebrauchen kann; beschädigte Schiffe dieser Flotte können nicht anders aus der Schlacht kommen, als daß sie sich den feindlichen Feuer stark aussetzen oder wol gar in die feindliche Flotte fallen.

Die Flotte, die unter dem Winde kämpft, hat jedoch auch ihre Vorthelle; denn ihre Schiffe können sich immer ihrer unteren Batterien auf der dem Feinde zugekehrten Seite bedienen, ohne zu fürchten, daß ein

Windstofs, der bisweilen eintreten kann, ihnen das Wasser durch die untern Schiefsscharten zutreiben, welches hingegen einer Flotte, die über dem Wind steht, widerfahren kann. Die Verlegenheit und Unordnung der Mannschaft, die eine untere Batterie bedient, ist unbeschreiblich, wenn ein Windstofs das Schiff so treibt, daß es beinahe auf der Seite zu liegen kömmt, und die Mannschaft genöthiget wird, die Schiefsscharten zuzustopfen, damit die Wellen nicht hereinschlagen.

Zweitens kann die Flotte, die unter dem Winde ist, ihre zerschossenen Schiffe leichter in Sicherheit bringen; denn sie dürfen sich nur dem Winde überlassen, um sich aus dem Gefechte herauszuziehen, und um sich, ohne vom feindlichen Feuer erreicht werden zu können, auszubessern, welches einem zerschossenen Schiffe der Flotte, die den Wind hinter sich hat, so leicht nicht möglich ist.

Drittens kann die Flotte, die unter dem Winde ist, sich leichter aus der Schlacht zurückziehen, wenn sie dazu genöthiget seyn sollte; denn sie darf sich

nur mit der gehörigen Vorsicht durch den Wind zurücktreiben lassen, und bei der Retraite ihrer Disposition machen.

Diese beiderseitigen Vorthelle der Flotten über und unter dem Winde, haben verschiedene See-Officiere auf die Meinung gebracht, daß es ziemlich gleichgültig sey, ob eine Flotte über oder unter dem Winde stehe; indess kann doch der Vortheil des Windes, als einer der wichtigsten, den eine Flotte im Gefecht erhalten kann, nicht bestritten werden. Es muß so wohl der stärkeren als schwächeren Flotte viel darauf ankommen, die Lufflotte zu seyn, besonders in Rücksicht des Anfangs des Gefechts. Der schwächeren wird es über dem Winde leichter, das Gefecht anzunehmen oder demselben auszuweichen, wenigstens den Anfang desselben zu verzögern; der stärkeren wird es aber dem Winde leichter, ihre Uebermacht geltend zu machen. Daher denn das Manoeuvriren der Flotten, einander den Wind abzugewinnen, oder der andern über den Wind zu kommen

und selbst die Anordnung der Schlachtordnung auf einer Linie bei dem Winde.

Wir wollen nun näher darstellen, was bei einem Angriff zwischen zwei feindlichen Schiffen vor, während und nach der Action vorfällt.

Sobald beide Schiffe im Gesicht sind, wird Alarm geschlagen und commandirt, das Schiff zum Treffen fertig zu machen, welches Comando vom Bootsmann und seinen Gehülften bei allen Lucken und Treppen, die zu den verschiedenen Decken führen, wiederhohlt wird. Da die Bedienung des Geschützes gehörigen Raum erfordert, so werden zuerst die sämtlichen Hängmatten abgenommen, wodurch man einen doppelten Vortheil erhält, nämlich, dafs theils die Batterien von allem Hinderniß befreyet, theils die Hängmatten selbst zu einer Art von Schutzwehr gegen das Kleingewehr auf der Back, Schanze, in der Kuhl und den Marssen angewandt werden. Auf das Comando des Bootsmanns: Auf alle Hängmatten! nimmt jeder Matrose die seinige ab, und schnürt solche fest zusammen

men

men und bringt sie aufs Deck, woselbst sie von Quartiermeistern in das Finkennetz, welches zwischen den Regelingsstützen liegt, gestauet werden, um dadurch eine Brustwehr oder Verschanzung zu machen. Ueber die Taljereeps der Wandtauen und Pardunen werden ebenfalls dicke Hängematten geschnürt, damit solche durch das Kleingewehr nicht abgeschossen werden können. Der Schiffer, Bootsmann und Schiemannt sorgen zugleich dafür, daß die Raaen mit einem Borg von Ketten befestiget werden, damit die Kanonenkugeln sie nicht wegreißen, wodurch das Schiff in große Verlegenheit gerathen würde. Ein Stell Marssegel, Klüver, Stagsegel und Besahn müssen parat gelegt werden, um sie im Nothfall anschlagen zu können. In den Marssen muß ebenfalls Schmier, Martpfriemen, Blöcke, Trossen, Lienen, Dreher etc. bei der Hand liegen, damit wenn Taue zerschossen werden, man solche sogleich wieder herstellen kann. Ueberhaupt werden Brasen und andere Taue mit einem Borg versehen, und andere Reserve Taue zum

Dienst fertig gehalten. Der Zimmermann mit seinen Gehülften hält Schmierproppen, Mokers und anderes Geräth bei der Hand, um gefährliche Lecken oder Oeffnungen, die die feindliche Kanonen gemacht haben, zu verstopfen. Er besorgt auch das nothwendige Eisenwerk, um die Kettenpumpen zu repariren. Der Konstapel und seine Gehülften besichtigen die Kanonen und sorgen dafür, daß Kugeln, Kardusen, Pfröpfe, Taljen, Brohken und andere zur Bedienung des Geschützes nothwendige Dinge bei den Kanonen in Bereitschaft liegen, auch daß Kühlbaljen mit Handschwabbern auf dem Deck stehen, um die Kanonen abzukühlen. Jeder Komandeur einer Kanone sorgt dabei für die seinige. Der Schiffer mit seinen Gehülften sieht darauf, daß die Segel gehörig geredderet und nach Umständen eingenommen oder mehrere beigesetzt werden können. Die Lieutnants besichtigen die Verdecke, um alle etwanige Hindernisse aus dem Wege zu räumen, und ermuntern die andern Schiffsbedienten zu muthiger Thätigkeit, so daß alles au-

genblicklich zum Treffen in Bereitschaft ist. Auch wird die Krautlaterne und wenn es Nacht ist, auch die Schlachtlaternen angestekt und ebenfalls die Signallaternen mit ihren Lichtern und Bindseln in Bereitschaft gehalten.

Wenn die feindlichen Schiffe einander nahe genug gekommen sind, wird die Trommel gerührt, und jeder muß sich auf einen mit der Pfeife ertheiltes Commando zu seinem ihn angewiesenen Posten verfügen. Jeder Commandeur begiebt sich mit seinen Leuten zu seiner Kanone. Die Lucken außer denjenigen, wodurch die Kardusen oder das Pulver gereicht wird, werden allenthalben zugemacht, damit keiner aus Furcht sich im untern Theile des Schiffs verberge. Vor jeder Lucke, wodurch Pulver gereicht wird, steht eine Wache mit blankem Säbel, um zu verhindern, daß keiner sich derselben mit Feuer nahe und keine Unordnung vorfalle. Die Seesoldaten werden auf der Bak, Schanze und Hütte in Ordnung gestellt und unter diese und die auf dem Mars befindlichen, Granaten ver-

theilt, um den Feind damit zu beunruhigen, oder auch mit dem Handgewehr auf ihn zu feuern. Die Kanonen werden darauf los gemacht, ausgelolt und auf den Feind gerichtet.

Das Treffen selbst beginnt, wenn die Schiffe einander nahe genug liegen, oder wenn der Admiral dazu das Signal giebt; selten geschieht solches aber eher, als bis man sich durch Kleingewehr erreichen kann. Eine nachdrückliche Kanonade und Abfeuerung der Drehbassen und des Handgewehrs an beiden Seiten macht den Anfang. Pelotonweise oder ganze Lagen auf einmal abzufeuern, geschieht fast nie; es erschüttert solches die Seite und Verdecke zu heftig und ist höchstens nothwendig, wenn ein Schiff eine Festung beschießt. Gewöhnlich werden die Kanonen in aller möglichen Eile, doch ohne Unordnung nach einander abgefeuert. Die Lieutnants, welche auf den Batterien das Commando haben, gehen auf und ab, um die Mannschaft zur Thätigkeit anzuhalten, und ein gleiches geschieht von den Seekadetten, wenn ihnen ein Po-

sten anvertrauet ist. Der Konstapel, der vorhier alles, was zum Dienst der Kanonen erfordert wird, in Bereitschaft gehalten, sorgt während des Treffens dafür, daß keine Kanone an Kardusen Mangel leide, welche ihr, von dazu bestimmten Leuten vorsichtig in einen Karduskoker zugebracht werden.

Es läßt sich leicht vorstellen, welche erstaunliche Verwüstung solche gegenseitige Kanonade verursacht: Seiten und Verdecke werden durchschossen und zersplittert; Tauwerk, Segel, Masten, Raaen, und Blöcke zerstückt, unbrauchbar gemacht und herunter geschossen, wodurch viele Mannschaft getödtet und verwundet wird, die überdem nicht allein dem schrecklichsten Kanonen- und Granatenfeuer ausgesetzt ist, sondern auch gefährliche Wunden durch die herumfliegenden Stücken und Splitter bekömmt.

Die Verwundeten werden unten auf die Kuhbrücke gebracht, wo sich der Wundarzt befindet, um sie zu verbinden; der Ort, wo dieses geschiehet, heist das Schlagverband. Die größte und über-

wiegende Thätigkeit und Entschlossenheit entscheidet gewöhnlich das Gefecht, wenn nicht unvermuthete Unglücksfälle den Sieg verhindern, z. B. das Auffliegen des Schiffs, wenn die Pulverkammer Feuer fängt, oder auch das Versinken desselben, wenn es zu viele Grundsüsse bekommen. Das Schiff, welches sich für überwunden erklären will, streicht seine Flagge, der Sieger nimmt so gleich davon Besitz und übergiebt einem seiner ersten Officiere das Commando desselben, solange, bis der Admiral einen andern dazu ernennt. Die überwundene Besatzung wird als Kriegsgefangener auf das Schiff des Siegers gebracht.

Nach dem Treffen sucht man den erlittenen Schaden auszubessern. Das Geschütz wird sogleich gegen die Seiten des Schiffs feste gemacht, die Luntten ausgelöscht, indem man das brennende Ende abhauet und in eine Wasserbalje wirft. Die übrig gebliebenen Kardusen, Luntten etc. werden wieder in die Konstapel-Kammer gebracht, das Deck wird gut abgefegt, und mit einem Schwabber abge-

schwabbert. Die Laternen werden wieder ausgelöscht und in Verwahrung gebracht. Der Konstapel, der sich mit seinen Leuten in der Pulverkammer befand, kömmt herauf, visitirt die Kammern, läßt neue Kardusen füllen etc. Die schadhaften Segel werden abgenommen, ausgebessert und durch neue ersetzt, das stehende und laufende Tauwerk wird allenthalben, wo es nöthig ist, wieder gesplisst. Der Zimmermann verstopft die Lecken im Raum mit Schmierproppen und bessert die schadhaften Stellen des Schiffs mit Planken und Bleiplatten aus, so daß sich das Schiff bald wieder in dienstfertigem Stande befindet.

Dies ist die Vorstellung eines Gefechts zwischen zwei Schiffen; allein ein Treffen zwischen zwei Flotten ist mit weit mehr unvorhergesehenen Ereignissen verknüpft, und erfordert viele Erfahrung, Vorsicht und Geistesgegenwart des Admirals.

Wenn der Admiral die feindliche Flotte gewahr geworden, so sucht er sich derselben zu nähern und das Treffen sobald als möglich anzufangen. Die Rich-

tung des Windes und die Stellung des Feindes müssen ihm die Lage, die seine Flotte nehmen soll, an die Hand geben. Um die Ausführung seiner Befehle zu erleichtern, ist, wie schon oben bemerkt worden, die ganze Flotte in 3 Geschwader oder Divisionen, wovon jede 3 Subdivisionen hat, unterm Commando verschiedener Officiere gestellt. Sobald der Admiral das Zeichen zur Schlachtordnung giebt, so gehen die verschiedenen Divisionen und Subdivisionen aus ihrer Marschordnung und formiren die Schlachtordnung; jedes Schiff nimmt die ihm angewiesenen Stelle ein und legt sich in das Kielwasser des andern bei dem Winde, so daß sie zusammen eine grade Linie bei dem Winde formiren.

Wenn sich die Flotten einander nähern, so werden die untern Segel gewöhnlich aufgegeiet, und die Bram- und Stagsegel eingenommen, und das Schiff bekommt seine Bewegung bloß durch das Grofse und Vormarssegel, das Kreuzsegel bestimmt dessen schnellen oder langsamern Gang, und wird diesem gemäß

bald voll gehalten, bald bak gelegt, bald gehieft, bald gestrichen. Zur Seite der Flotte, die nicht in Action ist, legen sich die Repetiteurs und Brander ebenfalls auf der Linie beim Winde und auſser dem feinlichen Geſchütz. In noch größerer Weite liegen die Proviant-Transport- und Hospital-Schiffe. Ist die Anzahl der letztern groß, so werden ihnen auch wohl einige Fregatten zur Bedeckung gegeben, damit sie sich bei gefährlichen Umständen bei Zeiten retiriren können. Ist die Flotte dem Feinde an Anzahl überlegen, so erwählt der Admiral aus den verschiedenen Divisionen eine Reserve Treffen, welches den auſser der Linie liegenden Schiffen zur Bedeckung dient und auch im Nothfall mit in die Linie einrücken kann.

Da es unterdeß bei einer Schlacht nicht allein auf die Menge von Schiffen und Kanonen ankommt, sondern auf eine thätige und wohl disciplinirte Mannschaft, und besonders auf die geschickte Disposition des Admirals, der jeden Umstand zu benutzen weis, bei Veränderung des

Windes vortheilhafte Anordnungen macht und den schwächern und nothleidenden Schiffen, nach Umständen, allen erforderlichen Beistand leistet, so kann eine kleinere Flotte oft eine grössere schlagen, weil sie übesdies leichter ihre Stellung verändern und manoeuvriren kann.

Da seit der Zeit, daß die Flotten in der Linie fechten, und mithin bei einem Treffen die grölste Ordnung erfordert wird, das Entern so wohl wegen der jetzigen Bauart der Schiffe, als auch wegen des ungewissen Erfolgs, fast niemals geschiehet, so darf kein Kapitain seinen Standpunkt in der Linie, unter welchem Vorwand es auch seyn möge, verlassen, es sey dann, daß sein Schiff außer Stand gesetzt wäre, sich zu vertheidigen oder der Admiral ihm ein Signal zu irgend einem Unternehmen gäbe. Bei einzelnen Gefechten zwischen zwei Schiffen hingegen findet das Entern noch statt. Nach einigen Kanonenschüssen, die vorher vorfallen, hacket man an einander durch Stangen die mit Hacken versehen sind, und womit man die Taue des feindlichen

Schiffes und den Bord desselben zu fassen sucht. Man stürmt auch mit den Bötten auf beiden Seiten des Schiffes, wenn man stärker als der Feind bemanat ist. Dem Lieutenant kommt es zu, zuerst in das feindliche Schiff hineinzuspringen, und die angreifende Mannschaft bewaffnet sich mit Degen, Pistolen, Dolchen, Aexten, Flinten u. s. w. Die Mannschaft des angegriffenen Schiffs giebt sich entweder gefangen, oder wehrt sich gleich wie in einer forcirten Schanze; selten ist es jedoch, daß sie nicht unterliegen sollte. Man sucht dem Feind das Entern zu verwehren, dadurch, daß man mit Stangen, die am Ende mit Eisen beschlagen sind, dessen Schiff zurückstößt, oder manoevriert zur rechten Zeit mit seinem eigenen Schiffe, wodurch der Feind nicht ankommen kann.

Die größte Aufmerksamkeit des Admirals muß darauf gerichtet seyn, daß seine Linie nicht von der feindlichen Flotte umsegelt, oder von derselben nicht gebrochen werden; die Reserve Schiffe müssen daher so gleich in die Stelle der beschädigten rücken, und die Brander zur

rechten Zeit gegen den Feind geschickt werden. Er muß ferner die Lage der feindlichen und seiner eigenen Schiffe genau beobachten und sich jede Bewegung zu Nutze machen, alle erforderliche Signale geben, und die nöthigen Advis-Jachten absenden, um den Chefs der verschiedenen Divisionen Odres zu überbringen, und um Nachrichten einzuziehen. Siegt er, so muß er seinen Sieg nach allen seinen Kräften verfolgen, und so viele feindliche Schiffe als er kann erobern oder verbrennen und auf andere Weise zu Grunde richten; wird er geschlagen, so muß er suchen so viele von seinen Schiffen zu retten, als möglich ist, die beschädigten Schiffe durch andere aus dem Treffen bugsieren und denen frische Mannschaft auf das schleunigste zusenden, die solche nöthig haben; ohne Unordnung seinen Rückzug formiren, der gewöhnlich in der Gestalt eines offenen oder stumpfen Winkels von 145° , (oder eines halben Mondes), geschiehet, so daß die Spitze vom Feinde abgekehrt ist, in dessen Centrum er sich selbst befindet, damit der Feind nicht

leicht, ohne Gefahr zwischen zwei Feuer zu kommen, eindringen kann.

Der Capitain befindet sich während des Gefechts auf der höchsten Stufe des Hintertheils seines Schiffs, um zu sehen, was in dem seinigen und in dem feindlichen Schiffe vorgeht. Zu gleicher Zeit aber sieht er von dort aus, was in der ganzen Flotte vorfällt, um seine Befehle darnach einrichten zu können. Erfordern es die Umstände, so steigt er herab, die Soldaten und Matrosen zu ihrer Pflicht anzuhalten; die Lieutnants und Fähndrichs sind bei den Batterien vertheilt, um sie abfeuern zu lassen.

Bei der Absicht, daß ein Schiff ein anderes, welches fliehet einholen will, auf ein anderes Schiff Jagd machet, ein anderes Schiff jaget, kommt es allemal darauf an, daß das erstere, der Jager, ein beträchtlich geschwindere Fahrt laufe, als das zweite, der Gejagte. Bei gleicher Geschwindigkeit beider, wäre es ein völlig vergebliches Unternehmen. Dies zu erfahren, legt sich der Jager, (wenn er den Gejagten nicht grade vor sich hat,

in welchem Falle das Auge oder die Grölse des Seh winkels, unter welchen beide Schiffe sich sehen, allein entscheidet) in einerlei Lage in Rücksicht des Windes mit dem Gejagten, bemerkt den Winkel der Richtung, in welcher er den Gejagten siehet, mit der Richtung seines Laufs, und wiederholt diese Beobachtung nach einiger Zeit. Bleiben die Winkel, unter denen der Jager den Gejagten sieht, dem zuerst beobachteten gleich, so haben beide gleiche Geschwindigkeit; werden diese Winkel gröfser, so läuft der Jager besser, werden sie aber kleiner, so läuft der Gejagte schneller.

Nachdem der Jager sich überzeugt hat, daß er seine Jagd erreichen könne, kommt es darauf an, dies zu bewerkstelligen. Ist der Jager Luffwärts an der Windseite des Gejagten, so muß er, um die Jagd zu erreichen, ihn immer in einerlei Richtung vor sich behalten suchen und den Vortheil der Schnelligkeit, den er über den Gejagten hat, blos dazu anwenden, die Entfernung zwischen beiden Schiffen abzukürzen, um sich ihm zu nähern. Ist

aber der Jager unter dem Winde, oder Leewärts von dem Gejagten, so muß er mit ihm fortlaufen, bis er ihm in dieser Richtung möglichst nahe gekommen ist, das heißt, bis dahin, wo er ihn rechtwinklicht oder quer vor sich hat; in dieser Lage muß er wenden, und über den andern Bug wieder bis dahin laufen, daß er den Gejagten auch in dieser Richtung wieder rechtwinklicht vor sich hat; dann wieder wenden, und mit dem Gejagten wieder in paralleler Richtung fortlaufen, und dies Verfahren so lange wiederholen, bis er ihm nahe genug kommt, um ihm so weit vorlaufen zu können, daß er ihn, bei der nächsten Wendung über den andern Bug, nahe vor oder nahe hinter ihm, umlaufen kann, wie es nach dem Umständen am vortheilhaftesten scheint.

Der Gejagte kann, um dem Jager auszuweichen, nichts anders thun, als in der Richtung in Rücksicht des Windes zu laufen, in welcher sein Schiff die größte Schnelligkeit hat, um, wenn er dem Jager nicht ganz entgehen kann, doch wenigstens so lange fliehen zu können, bis die

Dunkelheit der Nacht oder die Nähe eines Zufluchtsortes, Gelegenheit geben, dem Jäger zu entkommen.

Da man im Allgemeinen mit ziemlicher Wahrheit annehmen kann, daß zwei ganze Flotten, wegen der einzelnen schlechten Schiffe, die sich in jeder Flotte finden, ohngefähr gleich gut segeln; so siehet man, wie schwierig es ist, eine feindliche Flotte, die einer Schlacht ausweichen will, einzuholen, und zur Schlacht zu nöthigen, wenn nicht besondere Zufälle, Nacht, Nebel, Nähe von Küsten, oder enge Straßen, Beschädigung von Schiffen nach Sturm, Veranlassungen werden, zwei Flotten einander nahe zu bringen.

Es giebt noch eine andere Art von Seekrieg, nemlich die Unternehmung, eine Landung in Feindes Land zu bewerkstelligen. Die Landung geschiehet mit Chaluppen, die mit Soldaten angefüllt sind, oder mit platten Fahrzeugen, wenn das feindliche Land nicht entfernt ist. Diese Fahrzeuge werden durch das Feuer der Schiffe unterstützt, aus welchen unaufhörlich gegen die Feinde geschossen wird

wird. — Man wehrt sich gegen die Landungen und schlägt sie ab, durch die Anzahl und Tapferkeit der Truppen, die man ihnen entgegenstellt; durch Verschanzungen; durch das Kanonen- und Musketen-Feuer. Selten hat man eine Landung gelingen sehen, wenn der Feind dazu vorbereitet gewesen ist. *)

V o n d e n S i g n a l e n .

Bei der großen Ausdehnung einer Flotte, in welcher jedes Schiff von andern wenigstens so weit entfernt seyn muß, daß es die ihm nöthigen Bewegungen machen kann, ohne die nächsten bei ihm zu beschädigen, fallen alle gewöhnliche Mittel, den entfernten etwas durch einen articulirten Schall anzuzeigen, gänzlich weg, und ein unarticulirter Schall z. B. ein Kanonenschuß, kann nur durch Wiederholung

*) Die Manoevrirkunst der Engländer, s. weiter unten S. 50. Ueber die beabsichtigte Landung der Franzosen in England, findet man in der neuerlich erschienenen Schrift: Napoleon und Pitt oder wer wird siegen; sehr interessante Bemerkungen.

in bestimmten Zwischenräumen zu den mannigfaltigen Bezeichnungen, die man hier fordert, dienen; auch würden Signale durch Schüsse von Schiffen, welche mitschlagen, gar nicht verständlich werden. Sie können also höchstens nur zu vorläufigen Anzeigen, Ermunterungen zur Aufmerksamkeit, zur Beschleunigung der Ausführung und ähnlichen Dinge gebraucht werden. Man bedient sich daher bei Tage, so lange man Farben in der Ferne unterscheiden kann, allemal der Flaggen von verschiedenen Farben und Gestalten.

Ehemals benutzte man diese so, daß man von einer durch Verabredung bestimmten Anzahl Flaggen von verschiedenen Farben, eine oder mehrere an bestimmten Orten des Schifs, wehen ließ, oder heifste (aufzog). Man gerieth aber dadurch in die Verlegenheit eine Menge Signale so fort unbrauchbar zu sehen; sobald ein Schif in Lagen kam, in welcher andere den Ort, von dem das Signal wehte, nicht genau unterscheiden

konnte; noch größer wurde diese Verlegenheit, wenn ein Schiff eine solche abgeredete Stelle ganz verlor. Wenn z. B. eine so verabredete Stelle ein Mast war, so wurden gleich alle Signale an diesen Mast unbrauchbar, so bald ein Schiff diesen Mast verlor. Daher ist diese Art von Signalen, die man örtliche Signale nennt, beinahe ganz abgeschafft, und wird nur noch von denen beibehalten, denen ähnliche Verlegenheiten nicht leicht vorkommen können.

Heut zu Tage bedient man sich sehr gewöhnlich zu den Signalen bei Tage einer bestimmten Anzahl von Flaggen, von leicht zu unterscheidenden grellen Farben, mit welchen man die gewöhnlichen Ziffern bezeichnet. Man ist durch Erfahrung dahin gekommen, alle Vorfälle, die einer Flotte begegnen können, alle ihr zu ertheilenden Befehle u. s. w. ziemlich vollständig zu kennen; diese trägt man in ein Buch, numerirt sie mit den gewöhnlichen Zahlen, und nennt dieses Buch das Signalbuch. Um irgend ein

Signal zu geben, schlägt man mit Hülfe eines Registers, die zu gebende Ordre, das zu gebende Avertissement u. s. w. auf, und heißt die Flaggen, welche die Ziffern bezeichnen, aus denen die Nummer des Signals zusammengesetzt ist, in einer für die Ordnung der Decimalstellen verabredeten Folge, daß entweder die Einer durch die oberste und unterste Flagge bezeichnet werden; dieses Zeichen heißt man an irgend einem Orte, wo es von dem, welchen es angeht, gesehen werden kann, der alsdann durch umgekehrtes Verfahren die Bedeutung des Signals leicht findet. Ein Beispiel wird dieses zur völligen Verständlichkeit erläutern. Man lasse z. B. die Flaggen von den folgenden Farben, die neben sie gesetzten Ziffern bezeichnen: weiß, 1; schwarz, 2; braun, 3; grün, 4; grau, 5; violet, 6; roth, 7; gelb, 8; blau, 9; falb, 0. Die Stelle der Einer bezeichne die oberste Flagge, die zweite die Zehner, die dritte die Hunderte etc. Durch die Flaggen, schwarz oben, gelb darun-

ter, und roth zu unterst, würde denn die Zahl 792 bezeichnet.

Bei 999 Signalen würde man von jeder Flagge, drei Exemplare haben müssen, wegen der Zahlen, in denen dieselbe dreimal vorkommen kann, bei 9999 vier Exemplare u. s. f. So würde man nun, um 888 zu signaliren, drei blaue Flaggen heißen. Dies kürzt man aber durch Flaggen von andern Gestalten oder Farben u. s. f. ab. Wenn man z. B. eine schwarze und weis horizontal gestreifte Flagge für die Wiederholung der Ziffer, die als Zehner in der Zahl stand, und eine weis und roth gestreifte für die Wiederholung der Ziffer, die als Einer stand, brauchte, so würde man 555 folgendergestalt bezeichnen: grau zu oberst, weis und roth darunter, zu unterst weis und schwarz gestreift. 377 würde bezeichnet: roth oben, darunter weis und roth, zu unterst braun. 880 falb oben, blau darunter, zu unterst schwarz und weis u. s. w. Man sieht daß jede dieser Wiederholungsflaggen zehn andere erspart.

Da in einer zahlreichen Flotte eine beträchtliche Menge Signale sich so oft vervielfältigen würden, als die Flotte einzelne Schiffe hat, so hat man wiederum andere Flaggen zur Bezeichnung der einzelnen Abtheilungen oder Geschwader, nemlich des Vorzugs, der Mitte und des Nachzugs der Flotte; die Schiffe, die zu jeder dieser Abtheilungen gehören, unterscheidet man durch die Farben ihrer Flaggen. Bei Abtheilung der Geschwader in Divisionen findet dasselbe statt. Neben oder zugleich mit einem Signal, welches eine einzelne Abtheilung anginge, würde man also nur die Flagge zu heissen brauchen, welche dies Geschwader oder diese Abtheilung bezeichnete, um dieses anzudeuten. Dafs man ähnliche Mittel zur Bezeichnung jedes einzelnen Schiffes habe, und haben müsse, bedarf kaum einer Erwähnung.

Es kann seyn, dafs ein Signal eine blofse Zahl bezeichnen soll, dies bezeichnet man wieder mit einer besondern Flagge. Z. B. mit einer schwarz und weis wie

ein Dambrett quadrirten Flagge, die man zugleich mit heisst. Der Admiral frage z. B. mit dem Signal 372 (schwarz oben, roth in der Mitte, braun zu unterst): Wie viel Kranken haben die Schiffe? Wäre nun z. B. das Signal für die allgemeine Verneinung No. 16, so würde ein Schiff, welches keine Kranken hätte, die weisse Flagge unter einer violetten heissen; ein Schiff welches 16 Kranke am Bord hätte, würde mit diesen Flaggen noch die schwarze und weisse Dambrettflagge heissen u. s. w.

In einer Schlacht liegt gewöhnlich das Schiff des Admirals oder Befehlshabers mit in der Linie, seine Signale sind also nicht allemal für die Schiffe in der Linie sichtbar. Diesem abzuhelpen, werden auf einiger Entfernung längst der Flotte an den nicht mit dem Feinde engagirten Seiten, einzelne Fregatten gelegt, welche diese Signale besonders beachten, und damit sie leichter in der Flotte gesehen werden, wiederholen müssen. Dieses sind die sogenannten Repeti-

tionsfregatten. Das Bisherige betrifft die Tagssignale. Da es der Kürze wegen um einsilbige Wörter zu thun ist, so wird man es dieser Erläuterung nicht zum Vorwurf machen, wenn die obigen Farben der Flaggen so gewählt sind, daß mehrere derselben bei dunklem Wetter in einiger Entfernung sich kaum werden unterscheiden lassen. Man vergesse diese Erinnerung nicht bei den Nacht- und Nebelsignalen.

Vielleicht verdient es noch einer Erwähnung, daß diese Signale sich erstaunend leicht ohne Verwirrung in andere verändern lassen, indem alles bloß von der Bezeichnung der Ziffern, durch Farben abhängt. Es bedarf nur einer einzigen Flagge, welche man die Schlüsselflagge nennen könnte, die man mit der Nummer des Schlüssels, welche die Bezeichnung der Ziffer durch Farbe bezeichnet; (es versteht sich, nach der Ordnung des im gegenwärtigen Fall geltenden Schlüssels ausgedrückt), zugleich heißt. Daß so viel Schlüssel möglich sind,

als oft sich die Bezeichnung der 10 Farben verändern läßt, fällt in die Augen. Außerdem lassen sich auch noch die Ordnungen, nach welchen die Flaggen die Decimalstellen bezeichnen sollen, verändern; so kann z. B. auch die unterste, die Einer bezeichnen u. s. w. Diese wäre nur die vollständigste Vorschrift zu Veränderungen des Schlüssels; es giebt noch eine Menge leichter, aber weniger vollständige. — Es ist nicht schwierig einzusehn, daß unter allen möglichen Schlüsseln zu dieser Signalirung der Zahlen, bei welchen die Decimalstellen in einerlei Ordnung angezeigt werden, es allemal möglich ist, durch jedes Signal der ganzen Reihe jede einzelne Zahl zu bezeichnen, wenn man sich nur, die vorn fehlenden Decimalstellen durch Nullen ausgedrückt denkt, und z. B. bei 999 sey unten 9 und 75, auch so 009 und 075 (wie bei Decimalbrüchen) bezeichnet. Wenn man also für mehrere mit einerlei Signal verschiedene Dinge signaliren wollte, so daß keiner die Bedeutung des

Signals für den andern verstände; so würde es nur darauf ankommen, jeden seinen Schlüssel dem andern unverständlich, signaliren zu können, welches gar keine Schwierigkeit hat.

Bei Nacht sind die Flaggen in der Entfernung gar nicht zu unterscheiden. Man hilft sich durch Feuer, oder Laternen, Kanonenschüsse, Raketen, Blickfeuer (eine geringe Menge loses Pulver, das man des Blitzes wegen anzündet) u s w. Weil man aber mit diesen, ohne weitläufig zu werden, und selbst dadurch leicht Verwirrung zu veranlassen, bei weitem nicht die große Anzahl Veränderungen bewerkstelligen kann, die durch Flaggen so leicht thunlich ist, so ist es ein großes Glück, daß eine Menge signalirender Dinge sich bequem bis zum Tage verschieben lassen, und nur für die Artikel Nachtsignale gebraucht werden, die einer unverzüglichen Anzeige bedürfen. Man hilft sich bei den Nachtsignalen gewöhnlich dadurch, daß man die Laternen oder Feuer in ihren Lagen gegen einander vervielfältiget.

Man lasse z. B. folgende in Parenthese eingeschlossene Punkte und ihre Anordnung die dabei gesetzten Ziffern bedeuten. (.) 1, (:) 2, (:) 3, (:) 4, (:) 5, (:) 6, (:) 7, (:) 8, (:) 9, (:) 0, und verordne, daß zuerst die Einer, dann die Zehner, dann die Hunderter u. s. w. signalirt werden; daß ein zu gebendes Signal allemal durch einen Schuß kund gethan werde; daß derjenige, für den das Signal ist, seine Bereitschaft durch eine Laterne bezeichne, daß der Signalirende, wenn er eine Ziffer signalirt hat, dies durch ein Blickfeuer anzeige, daß der, dem signalirt wird, die Beachtung jeder einzelnen Ziffer durch abwechselnde Bedeckung und Zeigung seiner Laterne bezeichne, und endlich daß der Signalirende das Ende des Signals durch einen Schuß anzeige. Nach dieser Verabredung würde die Signalirung der Zahl 359 folgender Gestalt geschehen, wenn *a* den Signalirenden, *b* den welchen das Signal angehet, bezeichnet.

a ein Schuß, *b* zeigt eine Laterne,

a (:) Blikfeuer *b* bedekt seine Later-
nen. *a* bedekt seine Laternen, und ordnet
sie. (:) nimmt die Bedeckung ab, und
Blikfeuer. *b* zeigt seine Laterne. *a* be-
deckt und ordnet seine Laternen in (::),
nimmt die Bedeckung ab; Blikfeuer. *b*
bedeckt seine Laterne. *a* zeigt das Ende
des Signals mit einem Schusse an.

Man sieht, wie viel schwieriger und
weitläuftiger dieses ist, und daß zur Ver-
meidung dieser Weitläufigkeit vieles da-
von abhängt, daß man die in der Nacht
vorkommenden dringenden Vorfälle auf
Nummern des Signalbuchs ordne, die sich
leicht signaliren lassen; allenfalls ein ei-
genes Signalbuch für diese Signale ma-
chen und darin die schwierigsten Num-
mern ohne Bedeutung lassen. Endlich
müssen auch noch deutliche Avertisse-
ments vorhergehen, welche bezeichnen,
wen das Signal angehet, damit nicht vie-
le die es nicht angeht, vergeblich mit sig-
naliren.

Die Signale bei Nebel sind noch
schwieriger, weil man da bloß durch den

Schall signaliren kann und dazu für Signale, die in beträchtliche Entfernung gehen sollen, beinahe nichts anders als Kanonenschüsse hat. Zum Glück sind aber die Nebel in den mehrsten Seen von kürzerer Dauer als die Nächte.

In der Nähe, damit die Schiffe einander nicht zu nahe kommen, sich erkennen, vor plötzliche Seegefahren hüten, wenden u. s. w. braucht man Trommeln, Trompeten, Sprachröhre, Glocken, und läßt, was zu sagen ist, von Schiff zu Schiff, wie ein Passe-Parole im Lager, laufen.

Die heutigen Seemächte.

Wenn man die Ursachen aufsucht, welche die Handlung der Venetianer, Genueser und der Hanseestädte unvermerkt in die Hände der Portugiesen und Spanier, dann in die der Engländer und Holländer brachten, so wird man finden, daß hierin das Uebergewicht der Marine das Schicksal der Nationen entschied.

1.) Großbritannien ist ein Beispiel, wie weit es Fleiß, Anstrengung und Auf-

merksamkeit auf alles was zur Marine und dem Handel gehört bringen kann. Als Cäsar in dieses Land übersetzte, hatten die Britten wenig andere Schiffe, als leichte mit Leder bezogene Kähne, mit welchen sie nur Küstenfahrten unternehmen konnten. Erst unter Elisabeths Regierung begann Englands blühende Marine, und unter Cromwell ward sie furchtbar. Die Natur bestimmte es zu einem militärischen Seestaad; seine äußern Feinde können es nur zu Wasser angreifen. Schiffe sind daher seine beste Festungen, Matrosen seine besten Soldaten. Es verdankt die Stärke seiner Seemacht theils der Natur seines Landes, theils seinem Welthandel, vorzüglich aber seiner Navigationsacte. Die Seeküsten der brittischen Inseln haben einen Umfang von 3800 engl M. (die französischen betragen nur 1000). Diese Küsten haben eben so vortreffliche Kauffarthei- als Kriegshäfen. Fast alle haben eine hinreichende Tiefe, gehen tief ins Land und sind gegen Stürme und feindliche Angriffe gesichert.

Auch die Rheden haben vortrefflichen Ankergrund, z. B. die von Nare, Beachy, Head, St. Helens, Spithead, Plymouth etc. Längs dieser Küste sind mehrere Buchten, die dem Seemann zu Zufluchts-örtern dienen. Fast alle die Häfen und Rheden liegen an schiffbaren Flüssen oder Canälen, woraus große Vorthelle für den Handel fließen.

Portsmouth ist der erste und größte Kriegshafen in England. Oefters stationiren in demselben mehr als 50 Linien-schiffe und 30 Fregatten. Der Eingang wird von 3 Forts, einem Thurm und mehreren Batterien vertheidiget. Der Dockenbezirk besteht aus drei großen Bassins, von denen zwei 3 Schiffsdocken enthalten. Plymouth ist nach vorigem der größte Kriegshafen und faßt 40 Kriegsschiffe und 25 Fregatten; seine Rhede ist gegen alle Windstriche gedeckt. Hier sieht man acht Schiffsdocken, drey Zimmerplätze, Seilspinnereien, ein Arsenal, ein Hospital und eine in einem Felsen eingehauene Citadelle. Chatam ist der

dritte Kriegshafen; er zählt zuweilen 40 bis 50 Linienschiffe und 20 Fregatten. Das Marinearsenal ist beinahe eine ganze engl. M. lang und vortrefflich angelegt. In 4 Schiffsdocken werden die Schiffe erbaut. Zu Rochester, Sulthampton und Harwich sind gleichfalls Werfte, Docken, Magazine und alles was zur Marine gehört. Die Kriegsschiffe, welche nicht im Dienste sind, liegen in Deptford, Wallwich und Chermels.

Englands Welthandel datirt sich eigentlich von der Entdeckung der beiden Indien; zu seiner Beschützung mußte sich die Marine vergrößern; sie schwang sich auf einen Gipfel, auf welchen es noch nie einem Staat gelang, sie zu erheben. Englands Navigationsacte schloß alle Fremden von dem Handel aus, den die Insulaner selbst treiben konnten, erlaubte die Ausfuhr nur einländischen Schiffen. Diese Acte munterte die Insulaner nicht nur zum Seeleben auf, sondern sie machte es ihnen zur Nothwendigkeit; da vereinigte sich Theo.

rie und 'Practik zur Vervollkommnung der Schiffbaukunst und der Schifffahrt, da wurden Admirale und Matrosen gebildet, zahllose Schiffe gebaut, und neue Seehäfen angelegt. Lage und Karacter der Britten, die ganze innere und äufere Tendenz ihres Staatsinteresses, wirkt von allen Seiten auf Verbesserung und Vergrößerung der Seemacht. So ist z. B. der Steinkohlenhandel, von Newcastle nach London, eine vortreffliche Schule der englischen Seeleute. Alle Kohlen werden von da zur See nach London gebracht, daher sie auch Sea-couls heißen, d. i. Kohlen die zur See gebracht werden. Man sieht oft ganze Flotten von 50 und mehrern Kohlenschiffen auf der Themse eintreffen, und man kann sicher 15000 Matrosen rechnen, die zu dieser Schifffahrt und bei diesem Kohlenhandel gebraucht werden, der übrigens über 1000 Schiffe erfordert.

Um sich eine Idee von der außerordentlichen Anstrengung zu machen, deren diese Insel fähig ist, darf man sich

blos erinnern, was sie von 1775 bis 1783 in dem Kriege mit ihren amerikanischen Kolonien that. Während dieses Zeitraums vermehrte sie ihre Marine mit 314 Schiffen, 8881 Kanonen und 146,654 Tonnen. Blos die Liverpooler Kaufleute rüsteten vom 26 August 1778 bis zum 17 Apr. 1779, 120 Kaperschiffe von 10 bis 30 Kanonen aus, die zusammen 70,387 Tonnen, 1986 Kanonen und 3,754 Mann führten. Keine europäische Macht würde das vermocht haben, was eine einzige Stadt Englands that. Man urtheile nach diesem Beispiele, was die Hauptstadt, die ganze Insel zu leisten vermag! Und England zog aus diesem Alleinkampf gegen seine Kolonien, gegen Frankreich, Spanien und Holland, die drey ersten Seemächte von Europa, mehr ermüdet als geschwächt.

England muß die meisten rohen Materialien zum Schiffbau aus andern Ländern holen; es muß die meisten Matrosen zur Bemannung seiner Schiffe pressen, und demungeachtet hat England die meisten und besten Schiffe, die treuesten,

tapfersten und unerschrockensten Seeleute.

Die Bemannung der Flotte geschieht theils durch freiwilliges Anwerben theils durch Pressen. Im ersten Fall empfangen die Angeworbenen ein gewisses nicht unbeträchtliches Handgeld, im andern wird mit Gewalt weggenommen, was zum Matrosen fähig ist. Eine Schaar von 10 und mehr Matrosen mit Prügeln und Dolchen bewaffnet, die man einen Pressgang nennt, ziehen unter Anführung eines Officiers auf den Strassen umher, fallen in Bier- und andere liederliche Häuser ein, und nehmen ohne weitere Umstände diejenigen weg, die sie zu Matrosen tauglich halten. Zur Zeit der Noth besteigen die Pressgänge die Boten auf der Themse und die Kauffahrtheischiffe, und nehmen weg, was ihnen vorkommt. Selten geht das Pressen ohne Schlägerei, Blutvergiessen und Todtschlag ab. Man nimmt etwa nicht Müsiggänger und Vagabonden, sondern man verschont selbst Männer nicht, die die Er-

nährer zahlreicher Familien sind. Und dann das Hinschleppen derselben am Bord eines Schiffes, das einem Gefängniß gleicht, ihr Zusammenliegen, bis es zum Ersticken voll ist; kann der Despotismus irgendwo grausamere Opfer fordern?

Man hält die englische Schiffbauart für die beste. Ihre Schiffe sind spitzig, lang, von feinem Modell, gute Segler, steuern trefflich und bleiben am Winde. Der Royal Georg von 110 Kanonen, dieses riesenmäßige Gebäude hatte das Lob, daß es wie eine Fregatte steuerte. Ihre Bauart weicht von der französischen darin ab, daß man bei Schiffen von einiger GröÙe, nahe über dem Wasser, einen Theil der Seite, mit welchem es sich in der schiefen Lage auf das Wasser legt, steil auflaufen läßt. Einen andern Vorthail haben die Britten in Absicht des Geschützes: ihre Kanonen sind kürzer, daher können sie mit geschlossener Stückpforte laden, welches sowohl denen, die bei den Kanonen als dem Thauwerk beschäftigt sind, so wie auch den Officiern auf den

Zwischen - Verdecken, Bedeckung giebt. Was diesem Geschütz am Weittragen abgeht, das ersetzen die Engländer so bald als möglich durch Annäherung an die feindlichen Schiffe. Ueberdies sind die englischen Schiffe verhältnißmässig nicht so stark bemannt als die französischen; man hält es nemlich für vortheilhafter, mit gleichviel Mannschaft drey als zwey Schiffe in die See zu schicken, weil zuviel Leute im Gefecht selbst nur Hindernisse und Verwirrung verursachen, um zu ihrem Proviant größserer Raum erforderlich ist, und weil die Gesundheit kleiner Mannschaften besser erhalten werde.

Die gesammte englische Flotte theilt sich in drey Geschwader. Das erste führt eine rothe, das andere eine weisse, das dritte eine blaue Flagge. Die hohe Würde eines Großadmirals von Grosbritannien wird jetzt durch ein Admiralitäts-Collegium verwaltet. Das erste Comando der Flotte hat der König. Der Admiral von der rothen Flagge ist der vornehmste, und heist Viceadmi-

ral von Grosbritannien. Jeder Admiral hat einen Viceadmiral und einen Rearadmiral. Die Linie einer Escadre wird in drei Abtheilungen abgetheilt. Das Vorder-, Mittel- und Hintertreffen. Jedes wird von einem Admiral oder von einem Commodore angeführt; das mittlere Treffen steht gewöhnlich unter den unmittelbaren Befehlen des höchsten oder vornehmsten Admirals. Jedes Admiralschiff hat eine Fregatte im Treffen vor sich, welche die gegebenen Signale des Admirals wiederholen muß, damit die übrigen Schiffe die Signale sehen und sich darnach richten mögen; sie ist gewissermaßen das, was der hervorgetretene Flügelmann bei einem Regimente ist. Es geschieht nicht selten, daß der Admiral einer englischen Escadre, anstatt in einer Linie aufzumarschiren, welches besonders bei heftigem Winde viel Zeit und Mühe erfordert, das Signal zu einer allgemeinen Jagd giebt; der Angriff geschieht alsdann ohne eine gewisse Ordnung, und jedes Schiff greift das erste beste, welches ihm vorkommt, an.

Am öftersten wird jedoch die Schlacht in der Linie angefangen; dies geschieht gemeiniglich auf zweierlei Art. Die erste ist, daß sich beide Escadren gegeneinander über in Parallellinien stellen, und Schiff gegen Schiff feuert; dieses nennen die Engländer *a line of battle abreast* (Siehe oben S. 10.) Die andere Art heißt *line of battle a head*, alsdann wird das Treffen im Laviren geliefert. Wenn sich nemlich beide Flotten in einer Linie aufgezogen haben, so wenden sich die Schiffe und segeln hintereinander, und von einem Admiral, in einer von dem Admiral, durch Signale, nach der Länge des Ankerthaues, bestimmten Entfernung. Ein Schiff muß gleichsam in der Furche (*Wake*), welche das vorhergehende im Wasser macht, segeln. Indem die Eskadren, die in einer Linie vor der feindlichen, die auf gleiche Weise zu Werke gehet, langsam vorbei segelt, feuern die Schiffe auf einander. Wenn sie auf der rechten Seite vor dem Feinde vorüber gesegelt ist, wenden sie sich, und

feuern eben so auf der linken Seite. Das erstere heist man die *Starbord tack* (Steuerbord-Wendung), das andere *Larbord tack*, (Bakbord Wendung). Es wird versucht, die feindliche Linie zu durchbrechen, und wenn das einmal geschehen, so bindet man sich an keine Linie mehr: ein oder mehrere Schiffe legen sich alsdann gegen einander und wechseln volle Lagen, gegen volle Lagen. Hierbei ist zu bemerken, daß eine volle Lage nicht darin bestehe, daß alle Kanonen eines Schiffes, auf der einen Seite, mit Einemmal zugleich abgefeuert werden; die Erschütterung eines solchen Abfeuerns würde das Schiff zertrümmern. Daher werden die Kanonen nach einander, obgleich so geschwinde als möglich, auf jeder Seite des Schiffs abgefeuert. Die Engländer richten bei solchem Feuern die Kanonen, so viel als möglich gegen das Schiff selbst, die Franzosen mehr gegen die Segel und Masten. Bei der erstern Art tödten und verwunden die herumfliegenden Splitter mehrere als die Ku-

geln selbst; die Absicht der Franzosen bei der Richtung der Kanonen ist, wie die Engländer vorgeben, um es dem feindlichen Schiffe unmöglich zu machen, ihnen bei der Flucht nachzusetzen. Daher liest man gewöhnlich in den englischen Berichten, daß die Engländer immer weniger Mannschaft, als der Feind verloren haben. Die Engländer suchen wo möglich, die feindlichen Schiffe, zwischen Wind und Wasser, oder da wo die Oberfläche des Wassers das Schiff berührt, zu durchbohren, damit es sich mit Wasser anfülle und sinke.

Da in dem gegenwärtigen Kriege durch den Bau neuer und die Hinwegnahme feindlicher Kriegsschiffe, deren Anzahl einer beständigen Veränderung unterworfen ist, so läßt sich auch jetzt die Stärke der englischen Flotte nicht bestimmen; man schätzt sie auf 200 bis 210 Linienschiffe, 250 bis 60 Fregatten, die übrigen sind Sloops, (Sluhs) und andere kleine Fahrzeuge, überhaupt 1536. Die Be-

mannung dieser ganzen Flotte beläuft sich auf 46,500 Seeleute und 5000 Seesoldaten. Der Oberadmiral von ganz Großbritannien ist Sir Peter Parker. Admirale von der weissen Flagge zählt man 23, von der blauen 22; Viceadmirale von der rothen Flagge 13, von der weissen 13, von der blauen 13; Contreadmirale von der rothen Flagge 20, von der weissen 21, von der blauen 18. Die englische Seemacht wird also in allem von 144 Admiralen, 56 Postkapitains, 452 Comanders (Comänders, Befehlshaber) und 2152 Lieutenants commandirt.

Die gesammte Anzahl der auf der Flotte dienenden Officiere mit Inbegrif der 144 Admirale oder Flaggen-Officiere steigt auf 3264.

Ein besonderes von der Seemacht getrenntes, aber ihr untergeordnetes Corps, formiren die Seesoldaten. An ihrer Spitze stehen drey Admirale, als General, General-Lieutenant und General-Major. Unter ihnen comandiren 10

Obersten, 9 Oberstlieutenants, 9 Major, 124 Capitains, 24 Capitainslieutenants, 255 Premier- und 277 Seconde-Lieutenants. Die Totalanzahl der Staabs- und Subalternen-Officiere der Marine, zu denen noch 6 Quartier- und Barakenmeister, 6 Adjudanten und 3 Zahlmeister gehören, beträgt 726. Das ganze Corps besteht aus 140 Compagnien, die in 3 Stationen vertheilt sind; zu Chatam befinden sich 40, zu Portsmouth 50, zu Plymouth 50 Compagnien.

Zufolge der Einrichtung der brittischen Seemacht führt ein Schiff vom ersten Range 100 Kanonen und darüber, mit 850 — 875 Mann; ein Schiff vom zweiten Range 90 — 98 Kanonen mit 700 — 750 Mann; ein Schiff vom dritten Range 64 — 80 Kanonen mit 600 — 650 Mann; ein Schiff vom vierten Range 50 — 60 Kanonen mit 380 — 420 Mann; ein Schiff vom fünften Range 32 — 44 Kanonen mit 220 — 300 Mann; ein Schiff vom sechsten Range 20 — 30 Kanonen mit 160 — 200 Mann;

Sloops führen 14 — 18 Kanonen mit 110 — 125 Mann Besatzung. Sloops, Bombardier- Gallioten und andere Fahrzeuge dieser Art, stehen unter den Befehlen eines Commanders; Cutter, Schooner, Brigs, armirte Fahrzeuge, Transportschiffe u. s. w. werden von Lieutenants, Yachts von Postkapitains und Brander von Midshipmen kommandirt, die fähig erklärt sind Lieutenants zu werden. Man theilt die in jedem Hafen befindlichen Schiffe in 6, 8 oder noch mehrere Divisionen ein, und jede Division steht unter der Oberaufsicht eines dazu angesetzten Officiers.

Das Verhältniß des Ranges der Seeofficiere zudem der Landesofficieren ist so; daß die Admirale mit Generalen, Viceadmirale mit Generallieutenants, Contreadmirale mit Generalmajors, der Commodore und höchst kommandirende Kapitain mit den Brigadier-Generalen, die Postkapitains von einer dreyjährigen Anciennetät mit Obersten, die jüngern Postkapitains mit Obristlieutenants, die Com-

mandeurs mit Majors, und die Lieutenants mit Capitains rangiren. Der Sold eines Admirals und Oberbefehlshabers der Flotte ist täglich 5 Pf. Ein Admiral erhält täglich 3 Pf. 10 Sh. ein Viceadmiral 2 Pf. 70 Sh. ein Contreadmiral 1 Pf. 15 Sch. Der tägliche Sold eines Kapitäns eines Schiffes vom ersten Range ist 1 Pf. vom zweyten 16 Sch. vom dritten 13 Sch. vom vierten 10 Sch. und vom fünften und sechsten Range 8 Sch. Hospital- und Gefangen-Schiffe werden zum fünften, Sloops, Bombardiergallioten, Yachts u. s. w. zum sechsten Range gerechnet. Der erste Captain des Admirals und Befehlshabers der Flotte hat den Sold eines Contreadmirals, der zweyte Captain desselben Admirals und die Capitaine der andern Admirale den Sold eines Kapitäns vom ersten Range. Am ersten Mittwoch in jedem Monat werden diejenigen, die Lieutenants zu werden wünschen, beym *Navy - Office* examinirt. Wenn ein Lieutenant unter einem Admiral dient, so erhält er täglich

5 Sh. 6 Pence; alle übrigen bekommen 5 Sch. Die Midshipmen werden gemeinlich von den Capitains angestellt. Ihr Sold ist monathlich für den ersten Rang 2 Pf. 5 Sh. für den zweyten 2 Pf. für den dritten 1 Pf. 17 Sh. 6 Pf. für den vierten 1 Pf. 13 Sh. 9 P. für den fünften und sechsten 1 Pf. 10 Sh. Ein Lieutenant der durch den Tod eines Kapitäns in der Fremde, ihm in dem Kommando des Schiffs nachfolgt, erhält bis zu seiner Ablösung den Sold eines Kapitäns. Die erforderliche Dienstzeit ehe man zum Lieutenant befördert werden kann, ist im allen 6 Jahre; nämlich 4 Jahr als Volontair, und 2 Jahre als Midshipmann.

2) Der Schöpfer der französischen Marine war Ludewig XIV. Er hielt es für die erste Maxime der französischen Politik, die Seemacht Englands zu beugen. Im J. 1664 wurde sie Colbert übertragen; fünf Jahr nachher sah man 36 Schiffe, und 15 Brander im Mittelmeer und 14 Schiffe und 5 Brander im Ocean erscheinen. Die Arsenäle von

Rochefort, Brest und Toulon wurden errichtet. Im Jahre 1692 stieg die Marine auf den höchsten Grad des Ruhms. In jenem J. hatte Frankreich 110 Linienschiffe und 690 andere Kriegsschiffe, auf die man 14670 Kanonen, 2500 Officiere und 97500 Mann Schiffsvolk rechnete. Dieser Ruhm dauerte nicht lange; von demselben Jahre an kam sie durch die Niederlage bei la Hogue in Verfall. Seitdem hat sie unzählige Veränderungen erlitten; aber nie hat sie ihre Superiorität über ihre Rivalen wieder erhalten. In dem letzten Kriege ist sie weit unter die Hälfte herabgesunken. In keinem Zweige der fränkischen Staatsverwaltung hatte die Revolution eine so schreckliche Verheerung angerichtet, als in der Marine. Die besten Seeofficiere waren als Anhänger des alten Systems von ihren Stellen verdrängt und diese meist an Untergeordnete, ohne studirte Kenntnisse, oft selbst auch ohne Erfahrung, vergeben worden. Auch fehlte es überhaupt an allen Vorbereitungen zu einem so vielfachen See-

kriege: der Nationalconvent schien zu glauben, daß Flotten sich eben so leicht bilden würden, wie Armeen; er vergaß den ungeheuern Unterschied, daß auf dem Lande nur Muth und Zahl, auf dem Meere hingegen fast nur das Manoevre entscheidet, und daß dies letztere auf einem so wilden tausenderlei Wechseln unterworfenen Element, nur durch die Erfahrung vieler Jahre erworben werden kann. Der Nationalconvent, im Taunel über die ersten Siege, rief: je mehr Feinde desto mehr Triumphe, und Frankreich hatte alle Seemächte Europens gegen sich *). Einer vereinten englisch-spanischen Flotte gelang es durch geheime Einverständnisse in Toulon, daß sie in diesen Hafen aufgenommen ward, und dadurch die ganze Seemacht im Mittelmeer in ihrer Gewalt bekam. Nach einer langen Belagerung war Toulon endlich, den 18 Dec. 1793, von den Repu-

*) Dännemark und Schweden allein ausgenommen, hatte es England, Spanien, Holland, Portugal, Neapel und Rusland gegen sich.

blicanern mit Sturm wieder erobert. Sie frohlockten zwar über diesen glänzenden Triumph, aber die Engländer hatten ihren Streich nicht verfehlt: dieser schreckliche Tag kostete Toulon seine unschätzbare Flotte; ohne einen Kanonenschuß verlor Frankreich in demselben vierzehn Linienschiffe und 21 Fregatten und Korvetten, die theils verbrannt, theils fortgeführt wurden. *) Soviel würden kaum 3 verlorne Hauptschlachten zur See ihm gekostet haben! Noch schrecklicher war die Niederlage der französischen Flotte, den 1. Aug. 1798, in der Bucht vor Abukir.

Aber so unermesslich viel auch die französische Marine in dem vorigen und diesem Kriege verloren hat, so unerschöpflich sind doch die Quellen und Mittel zu ihrer Wiederherstellung. Die Stärke ihrer Flotte läßt sich jetzt nicht genau bestimmen;

*) Unter den L. Schiffen war 1. von 120 Kan. 3 von 84, 1 von 80 und 9 von 74. 14 L. Schiffe und 9 Fregatten wurden verbrannt; 3 L. Schiffe und 12 Fregatten wurden fortgeführt.

sie besteht etwa 45 Linienschiffe, und 20 Freigatten; die kleinen Fahrzeuge sind unzählig

Napoleon wird seinen Plan nicht aufgeben, der französischen Flagge Respect, und, wo nicht einen der Grosbritanischen gleichen doch derselben nicht untergeordneten Rang, zu verschaffen. Freilich gehören dazu Wunder der Tapferkeit und des Glücks; denn auf den Wellen des Meers lassen sich nicht, wie bei dem Landkrieg Millionen in Requisition setzen. Ein günstiger Friede und eine zehnjährige Erhaltung desselben würde uns lehren, was das Genie vermag. Die Franzosen sind geschickte, entschlossene und tapfere Seeleute. Diesen Ruhm haben sie aus allen ihren Gefechten mitgebracht. Bemerkenswerth ist es auch, daß bei Gefechten einzelner Schiffe, die Franzosen fast immer über die Engländer siegen; sollte dies bloß allein der stärkern Bemannung der erstern zuzuschreiben seyn? *)

*) Die Trümmern der französischen Marine sind noch immer unthätig in den Häfen von Toulon und Brest, — Frankreich muß jetzt ein

Die Natur hat Frankreich zur Seemacht berufen. Seine Küsten werden von drei Meeren begränzt, die den ganzen Handel der Welt zirculiren sehen. Sein ergiebiger Boden, seine reiche Bevölkerung bieten dem Ackerbau, den Manufacturen und dem Kunstfleisse die Hand. Verbinden sich hier mit die Hülfquellen der Colonien und der See-

anderes System von Seekrieg befolgen: anstatt Englands Macht von der Seite seiner Kriegsmarine zu zerstören, muß es alle seine Versuche gegen die englische Handelsmarine richten; hier ist alles zu gewinnen und fast nichts zu verlieren. Wie sie einst den Landkrieg mit so großem Erfolg, meist auf Postengefechte zurückgeführt hatten, so müssen sie es auch mit dem Seekrieg machen. Kleine Geschwader müssen sich aus den Häfen stehlen und den brittischen Kauffahrtheifloten auflauern. So gelang es z. B. am 7 Oct. 1795 dem Contre-Admiral Richery gegen 40 reich beladene brittische Kauffahrtheischiffe nebst einem Linienschiff, dassie begleitete, zu nehmen, und in dem Hafen von Cadix einzuführen:

macht, so hat Frankreich alle Elemente des Wohlstandes, des Reichthums und der Macht vereinigt. Sein entschiedener Beruf ist, seine Herrschaft auf dem Mittelmeere geltend zu machen. Hier ist es durch eine Meerenge von seinem ewigen Feind getrennt; hier ist es mit den Völkern Italiens verbunden, und wird zum Handel nach der Levante eingeladen.

Die Rheden und die Hafen von Toulon gehören zu den vortrefflichsten. Die große und kleine Rhede sind geräumig genug, um die größte Flotte zu beherbergen. Sie sind durch befestigte Anhöhen gegen alle Seewinde und feindliche Angriffe gedeckt; sie haben einen zähen, schlammigen, folglich einen guten Ankergrund. Franz I. machte die erste Anlage und ließ, zur Vertheidigung der Rheden, den Thurm Balaguier aufführen. Heinrich IV. erbaute den großen Thurm (*la grosse tour*) und das Fort Eguillette, und legte den alten Hafen an. Colbert ließ das Fort Louis anlegen und 1680 den größern oder neuern Hafen (*Darse*

neuve). Dieser ist vorzüglich für Kriegsschiffe bestimmt, die an seinen Wänden oder an dem Kai, der zum Theil in eingesenkten Kasten aufgemauert ist, liegen. Der alte Hafen ist mehr für Kauffahrtsschiffe bestimmt. Jener kann 20 Linienschiffe und eben so viel Fregatten aufnehmen. Die Magazine, Werften, Seilspinnereien, Schmieden, eine 304 Fuß lange und 99 F. breite Schiffsdocke, eine Akademie für Seekadetten etc., alle diese Anlagen und Anstalten sind von musterhafter Art. Die Gegend um Toulon ist übrigens überaus reizend, das Klima ist mild; der von seinen Unternehmungen heimgekehrte Seemann genießt hier die schönsten Naturfreuden und selbst der unglückliche Galeerensklave fühlt hier die Härte seines Schicksals in minderm Maassen. Hier sind noch die kleinen Häfen Tropes, Frejus, Antibes. Der Hafen Ciotat, zwischen Toulon und Marseille, ist nicht tief und nur für kleine Fahrzeuge. Der Hafen Bouc, zwischen der Rhone und Marseille, ist wegen einer neuen Mündung dieses Flusses versandet.

Der Hafen von Marseille ist einer der ältesten Seehafen in Frankreich; er wurde im J. 590 von den Phöniziern angelegt, ist ganz ausgegraben und ausgebaggert, also ein Werk von Menschenhänden. Er liegt an einer Bai, die ihm zur Rhede dient, welche aber den Rheden von Toulon und Brest weit nachsteht, denn die Süd- und Südostwinde machen darauf hohe Wogen. Der 45 Toisen breite Eingang des Hafens wird von zwei Forts vertheidiget und des Nachts mit einer Kette geschlossen. Die Tiefe der Rhede beträgt 20 bis 40 und an einigen Stellen 150 Fuß. Seit 1740 ist Marseille blos ein Kauffarthhafen.

Das Cap Brescou hat alle Anlagen um bei einiger Verbesserung als Rhede von dem Hafen von Cette benutzt werden zu können. Dieser Hafen ist für Galeeren und kleine Fahrzeuge; er bildet den Anfang des berühmten Canals von Languedoc, der sich zu Toulouse mit der Garonne vereiniget. Eben so ist der Hafen von Agde; beide sind sehr wesentlicher und

zweckmäßiger Verbesserungen fähig. Ich kann hier nicht unbemerkt lassen, daß die Küsten des mittelländischen Meers für die daran liegenden Häfen nicht sehr günstig sind, weil sich vor denselben eine Menge Sand und Schlamm anspült, daher zu ihrer Reinigung kostbare Anwendung von Baggermaschinen unentbehrlich ist. Hierzu tragen sowohl die Flüsse bei, die sich in das Meer ergießen und viel Sand und Kiesel mitführen, als auch die Schwäche des Küstenstroms, welcher den Sand nicht fortführen kann, und die schon in dem venetianischen Meerbusen sichtbar ist.

Brest ist unstreitig der nützlichste unter den französischen Seehäfen. Er wird von dem durch Brest gehenden Fluß Pinseld gebildet. Auf der Rhede können mehr als fünf hundert Kriegsschiffe gegen Stürme und feindliche Angriffe sicher liegen; seine Tiefe ist hinlänglich für Kriegsschiffe. Er nimmt 16 Schiffe vom ersten und zweiten Range,

24 vom dritten und 16 vom vierten Range, nebst 40 Transportschiffen, auf. Man setzt daran aus, daß in dem Eingang (*le goulet*) die Felsen Filottes und Maignam liegen, die bei niedrigen Ebben der Springzeiten trocken laufen; auch die Sandbänke und Felsriefen beengen den Eingang; daher ist die Durchfahrt beim Südwinde nicht nur mühsam, sondern gefährlich und es sind selbst Kriegsschiffe daran gestrandet. Unterdeß weis der erfahrene Seemann diese Nachtheile leicht zu besiegen, und sie werden von den Vortheilen, welche die Rhede und der Hafen darbieten, bei weitem überwogen. Merkwürdig sind die vier Schiffsdocken, und der große Werft mit vier Kielplätzen. Man findet hier eine Akademie des Seewesens, die erforderlichen Magazine und Werkstätte aller Art; nur eine Stückgießerey und Sägemühlen fehlen. Der Eingang der Rhede und der Küsten des Oceans sind mit Verschanzungen und Forts vollkommen versehen.

Dagegen ist von Brest bis zum Nieu-

wendiep in Holland nicht ein einziger Seehafen anzutreffen, welcher eine große Flotte aufnehmen könnte. Die einzigen Rheden, auf denen die Flotten sicher stationiren könnten, wenn sie in den gehörigen Vertheidigungsstand gesetzt würden, sind die von Flietsingen, Helvoet und das Marsdiep. Die Rhede von Cherbourg wird, wenn die gegenwärtigen Verbesserungen vollendet seyn werden, eine der vorzüglichsten seyn. Die Rheden vor Havre, Calais, Dünkirchen und Ostende sind offene Rheden, und die Häfen nehmen keine Kriegsschiffe auf, noch weniger die unbedeutenderen Häfen St. Malo, la Houque, Dieppe, Trepport, St. Valery, Fecamp, Boulogne, Gravelins und Neuport. Von diesen letztern sind einige dergestalt verstopft, daß kaum Kauffahrer einlaufen können. Längs der französischen Küste liegt ein ausgedehnter Strand und Rif. Da der herrschende Nordwestwind, welcher zu den Aequinoctialzeiten mit Stürmen weht, die Schiffe gegen die Küste

treibt; so ist die Anlage großer Häfen auch in Friedenszeiten sehr nothwendig. Zu der nachtheiligen Lage der französischen Häfen am Canale trägt auch die unregelmäßige Bewegung der Fluth längs der Küste bei, die zum Theil von den großen Buchten und Kaps entsteht. So ist z. B. das Intervall zwischen Fluth und Ebbe bei St. Malo 36 bis 40 Fufs und bei Cherbourg nur 18 bis 20 Fufs, daher auch die Widerströme, welche dem Seemann viel zu schaffen machen; will er z. B. das Cap de la Hougue, östlich von Cherbourg umsegeln, so ist die Raz-Blanchard und das Cap von Barfleur eben so gefahrvoll als jenes. Zwischen Brest und Flissingen sind daher wenigstens zwei Kriegshäfen erforderlich.

Der Hafen von Dünkirchen ist, wenn ihm die gehörige Ausdehnung gegeben wird, vorzüglich dazu geeignet, eine große Flotte aufzunehmen; hier kann in den Strand eine tiefe Hafenstraße, zwischen zwei Hafendämmen, und ein Bassin ausgegraben werden. Dünkirchen ist wichtig 1,

weil es der Themsemündung, also der Hauptstadt Englands und denjenigen Orten, worin die Schiffswerfte, Docks und Seemagazine sind, als Chatam, Wolwich und Deptford, gegenüber liegt; 2, weil es zwischen Cherbourg und dem Marsdiep liegt, und mit den Häfen der batavischen Republik in Verbindung steht. 3, kann der Hafen von großen Kriegsschiffen nicht blokirt werden, weil die Rhede zu seicht ist. 4, kann der Hafen und das Bassin von dem ausgedehnten Strande aus Forts leicht vertheidiget werden, und die Schiffe liegen gegen ein Bombardement sicher. 5, Sind die Canäle der Niederlande sehr geschickt, allerlei Schiffsbedürfnisse auf eine leichte und schnelle Art herbeizuschaffen. Wie furchtbar der vollkommne Zustand dieses Hafens für England ist, beweist der Utrechter Friede von 1713, dessen Hauptbedingung war, den Hafen von Dünkirchen auszufüllen und die Festungswerke zu schleifen; ein gleiches geschah in den nachherigen

Friedensschlüssen; nach dem Frieden von 1763 wurde so gar ein englischer Commissär in Dünkirchen angestellt, *) der darauf Acht haben mußte, daß die Einwohner den Hafen nicht ausräumen und nicht einmal Dämme anlegen möchten. Dieser Commissär wurde beim Kriegs-Ausbruch 1778 sogleich fortgeschafft, und im Frieden von 1783 wurden alle Artikel, die im Utrechter Frieden in Absicht auf Dünkirchen waren festgesetzt und nachher wiederholt worden, gänzlich aufgehoben.

Zu einem dritten Kriegshafen eignet sich Terneuse an der Schelde vortrefflich. Von der Landseite hat es westlich und östlich einen unzugänglichen Morast, im Süden Axel und die Watten, welche von der Fluth überlaufen. Es ist also mit wenigen Kosten zu befestigen und mit Hülfe künstlicher Ueberschwemmungen unzugänglich zu machen. Auf seiner Rhede können mehr als 100 Kriegs-

*) Diesen Commissär mußte Frankreich auf seine Kosten unterhalten!!

schiffe stationiren. Sie ist gegen Nord, Nordwest, Süd- und Ostwinde von dem festen Lande gedeckt, und hat einen guten haltbaren Ankergrund. Von hieraus können die Franken mit den Batavern gemeinschaftlich gegen die brittische Armada agiren. Auf der Schelde kann das Schiffbauholz aus den Wäldern der Mosel, des Rheins und der Maas kommen. Würde hier ein großer Kriegshafen angelegt, und mit Magazinen aller Art versehen, so würde ohnfehlbar Antwerpen als Rivalin von Amsterdam und London aufblühen.

Havre ist nach Cherbourg der beste französische Seehafen am Kanal und in Hinsicht des Handels der wichtigste. Zur Stationirung einer ausgerüsteten Kriegsflotte kann er nicht dienen, weil die Einfahrt nicht tief genug ist. Aber unausgerüstete Linienschiffe, große Kauffahrtheischiffe und Fregatten nimmt er auf. Er ist auch wichtig, um Landungsversuche in der Normandie zu hindern. Man ist jetzt mit seiner Verbesserung beschäftigt.

Der Hafen von Dieppe könnte, wenn seine Hafenstrasse eine bessere Situation erhielte, der Stapelort für Paris abgeben.

Der Hafen von Bourdeaux wird von der Garonne gebildet; dieser Fluß hat den Nachtheil, daß er sein Bett erhöht; auch ist seine Mündung für die Schifffahrt nachtheilig, denn sie dehnt sich über einen breiten Strand aus, der immer höher wird und auf diese Weise eine Sandbarre bildet, über welche die Fluth langsam aufrollet. Ist der Flutstrom über diese Barre gekommen, so strömt er schnell aufwärts. Diese Standplatte verhindert daß Fregatten nicht bis Bourdeaux hinauf gehen können. Der Hafen könnte mehr als ein bloßer Kauffahrtheihafen, er könnte einer der besten in Frankreich seyn.

Rochefort ist nach Brest der wichtigste französische Kriegshafen am Ocean. Schade, daß er zu weit stromauf angelegt ist. Das Bett der Charente wird von Zeit zu Zeit höher, daher muß aus dem

Theil derselben, der den Hafen bildet, der Schlamm unaufhörlich ausgebaggert werden. Dieser Anschlammung wegen können die Schiffe erst auf der Insel Rhé, bis dahin man sie auf den Grund schleppt, armirt werden. Die Etablissements zur Construction und Ausrüstung einer Flotte sind vortrefflich. Der Hafen kann 20 Linienschiffe fassen. Vertheidigt wird er von dem Fort auf der Insel Aix, ferner von den Forts Aiguille, Fourax de la Pointe und Vergeron. — Der Hafen von La Rochelle ist zwar nicht groß aber sicher; die Kunst hat viel an ihm gehan. Der Hafen Sables d'Olonne würde einen recht guten Hafen für Kaufahrer abgeben, wenn der innere Theil, wie es auch wirklich der Plan ist, in ein Bassin verwandelt würde. Auch der Hafen von Nantes leidet sehr von der Erhöhung des Bettes und der Versandung der Loire. In dem Hafen St. Louis liegen die Schiffe während der Ebbe auf den Strand. Er ist daher von keiner sonderlichen Bedeutung und nur für Küsten-

fahrer ein Zufluchtsort. In demselben legt sich auch viel Schlamm, der ausgebagert werden muß. Der Hafen l'Orient, welcher mit St. Louis eine gemeinschaftliche Rhede hat, ist wichtig. Man findet hier alle Anlagen, die zu einem Kriegshafen erfordert werden. Auch zur Ausrüstung der Kauffahrtheiflotten liegt er sehr bequem. Es werden daher nicht nur Kriegsschiffe von 74 Kanonen, sondern auch Kauffahrer erbaut und ausgerüstet.

3) Russlands Marine beginnt unter Peter I. Die russischen Steuerleute waren lange Zeit so unwissend, daß sie das Laviren nicht einmal verstanden: drehte sich der Wind, so kehrten sie das Schiff wieder um, und gingen dahin, woher sie kamen. Ihre jetzige Bildung verdankt sie den Engländern, Dänen und Franzosen. Wir sehen seine Seemacht sich zur furchtbaren Größe des zweiten Seestaats der Welt erheben. Sie besteht aus drey Flotten. 1) Der Flotte in der Ostsee, 30 Linienschiffe von 108 bis 64 Kanonen und 18 Fregatten stark. 2) Die Flotte im

schwarzen Meere, 20 Linienschiffe stark, die aber wegen der dortigen Beschaffenheit des Wassers nicht sehr groß gebaut werden dürfen, einige Fregatten und 20 kleinere Kriegsschiffe. 3, Die Scheeren - *) oder Galerenflotte von 240 Fahrzeugen, die aus großen Regatten, Galeeren, Schebecken, Kanonenbote, Schaluppen u. s. w. bestehen.

Die russische Seemacht wird commandirt von einem Generaladmiral, 1 Großadmiral, der über die Flotte im schwarzen Meer gesetzt ist, mehreren Admirälen, Vice- und Contreadmirälen. Die Organisation und die Oeconomie des Seewesens steht unter einem Admiralitätscollegium, das aber mit Operationsplänen nichts zu thun hat.

Die Aufbringung der Matrosen kostet der Krone nichts. Auch bedarf es nicht grade gewaltsamer Pressungen, sondern

*) Die Scheerenflotte hat ihren Namen von den Spitzen, und felsigten Inseln, an der schwedischen und russischen Küste, wo sie mit Vortheil gebraucht werden kann.

es wird, wenn eine Flotte bemannt werden soll, die Recrutirung ausgeschrieben und bestimmt, der wievielste Mann geliefert werden soll; 500 männliche Seelen stellen 1 bis 2 Mann, wie es die Umstände erfordern. Freylich erhält die Marine auf diesem Wege nur wenig befahrne Matrosen; die besten sind diejenigen, welche auf den innländischen Gewässern gedient haben, denn das russische Gebiet hat zu wenig Seeküsten und an diesen zu wenig Beschäftigungen, wodurch Seeleute sich ausbilden könnten. Rusland sieht daher gern, sein Volk auf fremde Schiffe dienen, und noch lieber nimmt es fremdes Seevolk in seine Dienste. Unterdessen werden auch diese Schwierigkeiten durch die dem gemeinen Russen eigene natürliche Gelehrigkeit und Folgsamkeit um einen großen Theil vermindert.

Das russische Reich besitzt zwar eine ungeheure Menge Häfen für Kauffahrer und Kriegsschiffe, aber sie liegen zu entfernt von einander. St. Petersburg, Cron-

stadt, Riga und Reval sind die vornehmsten an der Ostsee. Die Galeeren liegen meist zu St. Petersburg, die Kriegsschiffe in Cronstadt und Reval. Werfte und See-Magazine befinden sich zu St. Petersburg und Kronstadt. Kronstadts Hafen hat süßes Wasser und macht faule Boorde. Archangel ist zu weit entfernet und hat Mangel an guten Baumeistern; auch wird auf den dasigen Werften viel Tannentholz verarbeitet, das nichts taugt. Cherson am schwarzen Meer, Taganrok am asowischen Meer sind vortreffliche Häfen. Kronstadt im finnischen Meerbusen vier Meilen von Petersburg, auf einer Insel, ist der erste russische Kriegshafen, denn nach Petersburg können nur kleine Kauffahrer kommen, und die Kriegsschiffe, welche man daselbst bauet, werden mittelst Kanäle nach Kronstadt gebracht. Der dreifache Hafen ist von Peter I angelegt worden; sie übertreffen an Größe viele europäische Häfen und sind ganz von Bollwerken eingeschlossen. Von diesen aus, von Kronstadt, so wie von der

Citadelle, werden sie gegen einen feindlichen Angriff vertheidiget, und vor der nördlichen Seite der Stadt erstreckt sich eine Sandbank weit ins Meer.

4. Schweden. Die Natur hat alles gethan, Schweden zum Range der ersten Seemächte zu erheben. Gustav III hob in dem kurzen Zeitraum von 1779 bis 1786 seine Seemacht auf eine glänzende Höhe. Beim Ausbruch des Kriegs mit Rusland, (1788) bestand sie aus 29 Linienschiffen von 60 bis 74 Kanonen, 23 Fregatten von 24 bis 40 Kanonen, in einer zahlreichen Scheerenflotte; aber in diesem Kriege ward sie ganz zu Grunde gerichtet. Jetzt besteht die schwedische Seemacht aus 18 Linienschiffen, 10 Fregatten und aus einer Galeerenflotte (*Skärens Flotta* die aus 160 Galeeren und kleinen Fahrzeugen besteht. Hierzu kommt noch die sogenannte Flotte der Armee, die für die Unterstützung der Operationen der Landarmee, besonders bei Vertheidigung der Scheeren bestimmt ist und aus 50 bis 60 flachen Fahrzeugen besteht.

Die große Kriegsflotte wird comandirt von einem Großadmiral, General-Admiral, Oberadmiral, 4 Vice- und 6 Contre-Admirälen und 14 Obristen. Zur Bemannung der Flotten müssen die See-Provinzen und Inseln ein Corps Matrosen von 15000 M. unterhalten. Die Seesoldaten bestehen aus 2 Volontairregimentern, jedes 700 M. stark. Umringt von Meeren, durchschnitten von großen schiffbaren Seen, hat Schweden mehrere vortreffliche Häfen. Karlskrona ist die Station für die Hauptflotte, und hat zwei vortreffliche Docks. In Gothenburg liegen einige Fregatten. Stokholm, Sweaborg, wo eine Galeerendocke angelegt ist; die Armeenflotte ist zwischen Stokholm und Sweaborg vertheilt.

5) Dänemark beherrscht nach seiner Lage das baltische, das deutsche und das Nordmeer; aber nicht nach seiner See-Macht. Diese besteht jetzt aus 19 Linienschiffen, 15 Fregatten und einer Anzahl von Schaluppen, Prahmen, Bombardiergallioten und Galeeren. Sie wird

comandirt von einem General-Admiral, 1 Generaladmirallieutenant, Admiralen, Vice- und Contre-Admirälen. Zur Bemannung wird ein Corps Matrosen stets bezahlt unterhalten; in Friedenszeiten ist es 4 bis 5000 M. stark. Man hat auch ein Corps Seesoldaten und See-Artillerie. Die Recrutirung geschieht aus gewissen Districten durch Conscription. Die in Norden liegenden Festungen Drontheim, Bergen und Friedrichswären. Der vorzüglichste Hafen ist Copenhagen, wo gewöhnlich die ganze Flotte liegt; die Galeeren liegen in dem Hafen bei Friedrichswärn.

6) Spanien. Die Lage und die Natur dieses Landes bietet demselben alle Hülfquellen zu einer guten Marine dar. Umflossen von dem Ocean und Mittelmeer, reichlich beschenkt von allen Materialien zum Schiffbau, fordert überdies sein Interesse, sein Colonialsystem zur Marine es auf. Im 14 und 15 Jahrhundert hatte sich Spaniens Marine auf eine glänzende Höhe geschwungen; aber es sank eben so

schnell wieder zur Ohnmacht herab. Völker, die ihren Glanz nur von außen entlehnen, Staaten, deren Stärke nicht aus den Elementen ihrer innern Organisation hervorgeht, die bei ihrem Wachsthum nach außen nicht zugleich in ihrem Innern, auf ihrem einheimischen Boden wachsen, wie die Eiche, die, indem sie ihr stolzes Haupt erhebt in gleichem Maasse tiefere Wurzel greift, solche Völker und Staaten vermögen keinem Sturm zu trotzen. Spanien beweiset das Eine so wie Grosbritannien das Andere.

In den spanischen Häfen lagen 1792, im Augenblick der Kriegserklärung gegen Frankreich, 80 Linienschiffe, darunter 10 von 112 Kanonen waren, ohne Fregatten u. s. w. Aber von jenen waren 6 schlechterdings und 14 beinahe unbrauchbar, also nur 60 im Stande. Die Flotte erlitt nachher im Kriege mit England einen grossen Verlust: die Engländer eroberten oder zerstörten 11 spanische Linienschiffe, 20 Fregatten und 55 kleine Kriegsschiffe, und mehrere Schiffe von allen

Klassen gingen durch andere Unfälle verloren. Jetzt schätzt man die spanische Flotte auf 60 Linienschiffe, 30 Fregatten und 100 kleinere Fahrzeuge (Schebeken); aber höchst wahrscheinlich sind kaum zwei Drittheil davon im brauchbaren Stand. Die Matrosen werden, wenn es zum Krieg kommt, meistens mit Gewalt aufgebracht. Die größten Seehäfen sind, Cadix, Karthagena, wo die meisten Schiffe gebaut und ausgebessert werden, Ferrol, welcher eine ungesunde Lage hat. Unter den übrigen befestigten Seehäfen sind Malaga, Alicante, Barcelona und los Passages bei San Sebastian. Das vornehmste See-arsenal ist auf der Insel la Caraca bei Cadix. Die Rhede oder Bay von Cadix ist eine der besten in Europa. Sie kann die größte Flotte beherbergen, ist gegen alle Stürme gesichert, und gegen feindliche Angriffe von dem Fort Sebastian, von Cadix und den verschiedenen Forts und Batterien vertheidiget. Das Innere dieser Rhede, die Bay von Puntales ge-

nannt, bildet also zugleich einen Hafen. Cadix selbst würde den heftigen Wogen des Meers und dem Flutstrom zu sehr ausgesetzt seyn, wenn die Kunst es nicht beschützte. Im 17. Jahrh. hatte das Meer bei Vernachlässigung der Kunstmittel einen Theil der Stadt verschlungen, und als man im Anfang des 18. Jahrh. eine Seewehre in Gestalt eines Deiches aufgeführt hatte, wurde man endlich gewahr, daß auch dieser steil gemauerte Seedeich nicht zu widerstehen vermochte, denn er ward unterhölt und drohte den Einsturz. Der kostspieligen Ausbesserung müde, ließ die Regierung nach des Ingenieur Munoz Plan längs der perpendicularen Mauer einen Steinwall mit einer großen Böschung aufführen. In dieser Steinböschung legte er vorausstehende Höster von Steinkisten an und vor der Stelle, wo der Steinwall hinkommen sollte, ließ er zuvor große mit Steinen gefüllte Kisten einsenken, die dazu dienen, das Abrollen der Steine von der Böschung zu verhindern. Diese Arbeit wurde 1788 angefangen und

1791 beendiget, ob man gleich nur während der Ebbe arbeitete. Das Steinrevettement, das 14 Millionen Piaster gekostet haben soll, entspricht seinen Zweck vollkommen, und die Fluthen schlagen gegenwärtig nicht mehr so hoch, als ehemals gegen den Rempart und die Häuser von Cadix an, die sie erschütterten und öfters mit Wasser bedekten, weil die Wellen auf der schrägen Steinböschung aufrollen und allmählig gebrochen und abgemattet werden. Die Bay ist ausgedehnt genug um jede Gattung von Schiffen eigene Ankerstellen anzuweisen. Vor der Stadt in einer gewissen Entfernung ankern daher die Schiffe, welche aus den europäischen Häfen kommen. Mehr westlich im Canal von Trocadero, sind die Ostindienfahrer stationirt. Bei Puerto Real befinden sich die Magazine, Arsenäle, die Werkplätze für Kauffahrtheischiffe. Der Eingang von dem Flusse Trocadero wird von dem Fort Matagardo und dem Forts Louis vertheidiget, deren Feuer sich mit dem Feuer des Fort Puntales kreuzt. In

dem hintern Theile der Bai liegen die abgetackelten Kriegsschiffe vor Anker. Die merkwürdigsten Etablissements sind drey Schiffsdocken; eine vortreffliche Seilspinnerei & sieht man auf der Insel Caraca bei Cadix. Auf den großen Schiffswerften der spanischen Hafens Havannah auf der Insel Cuba, der 1000 Schiffe faßt und unter die größten und besten Häfen der Welt gehört, werden auch Kriegsschiffe gebaut.

7) Portugall hat alle Staaten Europens von der großen Wahrheit überzeugt, daß Erobern weit leichter als Erhalten, auch Besiegen weit leichter als Regieren ist. Denn dieser Staat, welcher am Ende des 16ten Jahrhunderts noch auf allen Meeren herrschte und die Reichthümer der neuen Welt fast ausschließend besaß, wurde von allen Völkern, die es nachher mit ihm aufnahmen, besiegt, und des größten Theils seiner Besitzungen beraubt, weil er weder den Geist, und die innere Kraft hatte, noch weniger die wahre Kunst verstand, seinen Machtverhält-

nissen eine feste Richtung zu geben. Er konnte der Eifersucht und dem Handlungsneide der Holländer, Spanier und Engländer keinen Widerstand leisten, und endlich schloß er 1703 den schimpflichen Handelsvertrag, der ihn ganz an Englands Interesse fesselte. Seit dieser Zeit hat England jährlich zuverlässig 1,200,000 Pf. St. in seinem Handel mit Portugall gewonnen. Mehr als 80 Jahre hindurch war die Sklaverei so hart, daß selbst die Schiffe, die nach Brasilien gingen, aus den Schiffswerften Englands kamen, so wie auch England alle Kriegs- und Mundbedürfnisse lieferte. Jener Vertrag hatte für die englische Marine eine Civilliste angelegt, welche mit dem Golde von Brasilien bezahlt wurde. Dieses Gold hob vorzüglich Grosbritannien im 18 Jahrh. zu dem ersten Range in dem System der europäischen Staaten. Es verschafte ihm was ihm fehlte, eine Goldmacht, womit es Truppen und Alianzen auf dem festen Lande kaufen und unterhalten konnte. Man lese Pombals Schreiben an das engl. Cabinet.

Portugals Seemacht war um die Mitte des vorigen Jahrhunderts so tief gesunken, daß damals kaum 10 Kriegsschiffe vorhanden waren. Seit dem letzten Viertel eben dieses Jahrhunderts, oder seit der französischen Revolution hat sie sich etwas gehoben; man zählt jetzt etwa 18 Linienschiffe und 18 Fregatten. Lisbon ist der einzige Kriegshafen des ganzen Reichs; hier ist eine Akademie der Marine. Zur Bemannung der Flotte gehören 12000 Matrosen nebst 2 Seeregimentern. Für die portugiesische Marine liefert Brasilien treffliches Schiffbauholz, dessen Natur und Härte dem gefährlichen Schiffswurm in dem indischen und Mittelmeer widersteht.

8) Die Ottomannische Seemacht. Mahomed II. legte den Grund dazu, und Selim setzte sie in einem furchtbaren Zustand, besonders im Mittelmeer. Vortreffliche Häfen, Ueberfluß an Schiffsmaterialien und Menschen, alles ist vorhanden, um diese Seemacht wenigstens zum dritten Rang zu erheben und darin zu er-

halten. Aber durch falsche Staatskunst, durch treulose und haabsüchtige Staatsdiener ist sie so in Verfall gerathen, daß sie jetzt kaum 15 Linienschiffe und 12 Fregatten und Karavellen besitzt; diese sind schlecht bemannt und noch schlechter bedient. Die Bauart ist indess in neuern Zeiten theils durch französische, theils und zuletzt durch schwedische Baumeister verbessert worden. Sonst stand das ganze Seewesen mit allen seinen Zweigen unter den Befehlen des Kapitan Pascha d. h. Großadmirals, und dieser unmittelbar unter dem Großsultan. Den neuesten Nachrichten zufolge ist aber unter der Direction eines Tefterdars (Schatzmeisters) ein besonderes Marine-Departement errichtet und diesem selbst der Kapitan Pascha dergestalt untergeordnet worden, daß dieser nun als bloßer Chef der kaiserlichen Escadre anzusehen ist. Aehnliche Veränderungen sollen bei der Landarmee getroffen worden seyn. Konstantinopel ist der vornehmste türkische Hafen in Europa.

9) Die holländische Flotte hielt einst als zweite Seemacht das Gleichgewicht zwischen Frankreich und England. Sie bestand 1790 aus 118 Kriegsschiffen, worunter 45 Linienschiffe waren; davon eroberten oder zerstörten aber die Engländer 25 Linienschiffe, 31 Fregatten und 32 kleinere, überhaupt 89 Kriegsschiffe. Jetzt besteht die ganze Seemacht der batavischen Republik in 16 Linienschiffen, 15 Fregatten und vielen platten Fahrzeugen. Die Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Middelburg sind unbequem; Dortrecht, Helvoets, Luis sind besser, Flissingen ist der beste.

10) Die Seemacht des Nordamerikanischen Freystaats ist im Steigen; sie besteht jetzt aus 35 größeren und einigen kleineren Fahrzeugen.

11) Die Korsarenmarine von Algier und Tunis kann zwar für keine europäische Seemacht gefährlich seyn; indessen ist sie auf dem Mittelmeer so mächtig, daß mehrere Staaten sich mit derselben in Tractaten eingelassen haben und öfte-

re Geschenke machen, um sich Sicherheit für ihre Kauffahrer zu erkaufen. Bleiben diese Geschenke aus oder sind sie zu gering, so erklärt der Dey dieser Nation den Krieg, und nun ist kein einziges Kauffahrtheischiff derselben vor diesen Räubern sicher. Die Zahl der Schiffe, welche im Mittelmeer Räuberei treiben, kann nicht genau bestimmt werden, weil sie von der Speculation der Kaufleute, von Zeit und Umständen abhängen. Nach einer authentischen Nachricht besteht die Algierer Seemacht aus 13 Korsaren von 12 bis 44 Kanonen, aus mehr als 60 Canonierschaluppen und mehr als 150 Schiffen mit dreieckigen Segeln von 25 bis 30 Tonnen, jedes mit 14 Mann besetzt. Uebrigens sind es gute Segler und ihre Hauptsache ist gleich zu entern.

Die ganze europäische Seemacht besteht nach obiger Angabe in 456 Linien-schiffen, 575 Fregatten und einigen tausend kleinern Fahrzeugen. Sie ist in zwei große Partheyen getheilt, die englische und französische. Auf Englands Seite

stehen Russland, Schweden, Dännemark (?) und die Republik der sieben Inseln; auf Frankreichs Seite Holland, Spanien, Portugall, (die ottomannische Pforte. (?)) Diese Lique ist, wenigstens in dem gegenwärtigen Augenblick, sehr ungleich, denn die letztere Parthey liegt durch die Blokade fast aller ihrer Häfen in Ohnmacht.

Um dem englischen Kolofs in den Nordmeeren ein entscheidendes Gegenwicht zu halten, bedürfte Frankreich zweier Mächte, die an der Quelle der Seemunitien, die selbst Eigenthümer eines großen Theils derselben und Besitzer der Häfen am baltischen Meere sind; ich meine Dännemark und Schweden. Die wichtigsten Vorthelle für diese Mächte selbst würden im Gefolge eines solchen Bundnisses seyn; aber die Uneinigkeit derselben unter sich, die Abhängigkeit von mächtigen Einflüssen, erlauben ihnen nicht, ein festes, ihrem Interesse angemessenes System zu behaupten. Frankreich kann jetzt keine wichtigere Aufgabe seiner innern und äußern Politik, als das System der Seeverteidi-

gung zum Gegenstand haben; den Seegeist in der Nation zu wecken, zu richten und zum Enthusiasmus zu entflammen, Paris selbst zu einer Seestadt zu machen; dies sind die großen Gedanken, auf deren Ausführung die Franzosen ihr Glück und ihre Ruhe gründen müssen.

In dem gegenwärtigen Kriege kann die französische Ligue England ermüden, aber nicht besiegen. *) Erst muß Frankreich seine Marine herstellen, muß mehr Freigatten und Korvetten als Linienschiffe unterhalten, erst d'Estaings und Kersaints wieder sich erziehen und bilden; es muß jede kostspielige Art, den Seekrieg zu führen, vermeiden, muß die Schnelligkeit im Seegeln etc. durch Prämien und andere Mittel heben, eine gewisse Anzahl von Linienschiffen für schnelle und kühne Unternehmungen gebrauchen; es muß endlich, so lange seine

*) Die Franzosen haben sich in allen Seekriegen und besonders in dem Nordamerikanischen, dem einzigen für Frankreich glücklich

Ueberlegenheit nicht entschieden ist, sich in keine Hauptschlachten einlassen; dagegen muß es dem feindlichen Handel auflauern und ihn durch seine Korsaren unsicher machen. Unterhält Frankreich z. B. auf der Rhede von Brest 20 bis 25, und zu Toulon 12 bis 15 Linienschiffe, so wird es durch diese zwey Seearmeen, ohne auszu-
zulaufen, den Britten, wegen der Unge-

abgelaufenen Seekriege, als treffliche Tactiker bewiesen. Nach ihrem damaligen System vermieden sie Hauptschlachten; ihre verständigen Admiräle bemühten sich nur, mit ihrer Flotte der feindlichen sich allenthalben im Weg zu stellen, um ihre eigenen Expeditionen zu decken, und die feindlichen zu stören. Diese Methode gelang ihnen, im ganzen amerikanischen Kriege, so gut, daß 20 Seetreffen, wenn man sie so nennen kann, sich bloß mit einer Kanonade endigten; nur de Grasse verlor am 12 Apr. 1782 in Westindien eine Seeschlacht. Aber in der Revolution verließen die besten Seemänner ihr Vaterland; zwei davon, d'Estaing und Kersaint, die zurück blieben, wurden in der Schreckenszeit guillotiniert.

wisheit des Angriffs, eine beständige Unterhaltung von 50 Linienschiffe im Meere und unermessliche Ausgaben nothwendig machen. Dadurch wird es die usurpatorische Gewalt, die Grundpfeiler der Staatsmaschine einer Nation untergraben, deren Reichthum der Kolonialhandel und deren Sicherheit die Marine ist, die alles erzeugen, alles verarbeiten, alles erobern will; die die einzigen Ein- und Ausfuhrer der Waaren, die einzigen Kaufleute, Schiffer und Fuhrleute von Europa seyn wollen; dadurch werden die Assecuranzen, die Zinsen zu ungewöhnlichen Procenten steigen. England wird ferner nicht mehr seine Metalle aus Spanien und Portugall an sich reißen können. Wird Frankreichs Regierung endlich durch Thaten seine uninteressirte Absichten bei Zerstörung der brittischen Seeherrschaft zu beweisen und größeres Zutrauen bei allen europäischen Nationen zu gewinnen suchen; dann werden die übrigen Seemächte sich mit ihm vereinigen, und den Seedespotismus der Britten zertrümmern helfen, und die Ver-

nichtung dieser Macht, so fern sie allen Völkern gemeinschädlich ist, wird jeder Nation den Theil wiedergeben, den ihr die Natur, die Lage ihres Landes, an dem Meere, an der Schifffahrt und an dem Welt-handel angewiesen hat. —

Zur Erläuterung des Vorhergehenden wird es den Lesern nicht unangenehm seyn, hier noch einige

Bemerkungen über Kriegshäfen, Kriegsschiffe
und deren Bemannung

zu finden. Eine der vornehmsten Eigenschaften eines guten Hafens besteht darin, daß die Winde nicht gerade durch denselben fahren. In dieser Rücksicht muß der Eingang desselben entweder gekrümmt seyn, oder es müssen Inseln oder Bänke vor demselben liegen, wodurch verhindert wird, daß die Schiffe nicht dem Wind und dem Wellenschlag ausgesetzt sind. Fehlt dieses Erforderniß, so kommt man der Natur durch einen Damm zu Hülfe, wodurch die Wellen gebrochen werden. Der Eingang wird

durch Schanzen und Bollwerke vor dem Feind gesichert. Der Hafen muß einen guten Ankergrund und allenthalben solche Tiefe haben, daß die Schiffe bei niedrigem Wasser nicht auf das Trockene zu sitzen kommen. Auch muß er, wenn es möglich ist, mehrere Eingänge haben, damit die Schiffe bei jeden Wind ein und auslaufen können. Das Ufer um den Hafen muß Festigkeit genug haben, daß Schiffszimmerwerfte, Arsenäle und Docken angelegt werden können. Der am weitesten in dem Land liegende Theil des Hafens oder das Becken desselben wird bei Nacht gewöhnlich mit einer Kette oder einem Baum verschlossen; man nennt solchen den Binnenhafen, zum Unterschied von Buttenhafen, worunter man den außer den Baum liegenden Theil des Hafens versteht. Bei vielen Seehäfen sind auch Feuerthürme, die den Schiffen in der Nacht zum Kennzeichen und zur Warnung dienen.

Die Kriegshäfen müssen viel vollkommner seyn, als die für die Kauffahrt

dienenden. Sie bedürfen einer Tiefe der Häfen, welche die Natur in solchen Gewässern nur wenig giebt, worin keine Fluth und Ebbe wechselt. Aber auch an den Meeren, wo dieses ist, sind nur wenige Häfen auch bei der Ebbe tief genug, daß ein großes Kriegsschiff, selbst wenn es entladen ist, noch vom Wasser getragen würde, ohne auf den Grund zu sinken, und sich auf die Seite zu legen, welches so schwere Schiffe durchaus nicht ertragen können. Es müssen also in den meisten Häfen große Bassins, d. i. tief genug ausgegrabene Plätze, angelegt und mit einer solchen Schleuse versehen werden, daß das mit der Fluth hineingebrachte Schiff in hinlänglichem Wasser gehalten werde, wenn von dem Bassin das Wasser sich mit der Ebbe verläuft. Diese Bassins anzulegen, und auszuführen ist ein nicht leichtes Geschäft der Wasserbaukunst. Ein anderes Mittel Häfen eine größere als die natürliche Tiefe zu geben und zu erhalten, ist, daß man ein inländisches oder auch mit der Fluth

eingeströmtes Gewässer während der Ebbezeit durch Stauschleusen aufhält, und bei der tiefsten Ebbe in einer Masse durch den Hafen durchschiefsen läßt, da es denn denselben bis zu einer Tiefe reinigt, an welcher nicht gar große Schiffe genug haben, größere aber mit der Fluth herrangeholt, und in die Bassins gelegt werden können. Je höher die Fluth in einem Hafen steigt, desto leichter gelingt es mit solchen Anlagen, desto leichter lassen sich auch Schiffsdocken dort machen, d. i. kleinere Bassins, in welchen man auf umgekehrte Art verfährt, die Schiffe mit hohem Wasser eintreten, dann aber letzteres mit der Ebbe verlaufen läßt und die Oefnung mit einer gegen die Fluth gekehrten Schleuse verschließt. Die Thüren derselben durch allerlei Mittel dichtet, damit das auf dem trocknen Boden der Docke gelagerte Schiff ausgebessert, oder auch wohl ein neues im Trocknen ausgebaut werden. Wo der Wechsel von Fluth und Ebbe diesen Vorthail nicht giebt, und man doch eine Docke haben

will, ist die Anlage zwar in der Hauptsache der Beschreibung gleich. Dann aber muß das mit dem Schiff eingetretene Wasser ausgepumpt und, wenn es hernach wieder durchsieckt, das Pumpen oft wiederholt werden. Die Engländer nennen die *Bassins* nasse Docks (*wet docks*) und die eigentliche Docks trockne (*dry docks*). Durch solche Docks beider Art hat Liverpool sich den vollkommensten Hafen in Europa, wiewohl keinen Kriegshafen, bloß durch Kunst verschafft.

An der Ostsee ist an solche künstliche Häfen nicht zu denken. Dänemark ist durch das Meer bei Coppenhagen, und Schweden bei Karlskrona so begünstigt, daß beide daran mehrere Kriegshäfen haben. Dänemark würde auch Kiel und Flensburg als solche brauchen können, wenn es mehrere Kriegshäfen bedürfte. Rußland hat sich an Kronstadt, welchem Hafen die stark abströmende Newa zu Hülfe kommt, einen größtentheils künstlichen Hafen verschafft. Einen andern hat ihm die Natur an Reval

gegeben. Längs den Küsten der preussischen Staaten ist die Natur der Hafen-Anlage nicht sehr günstig.

Jedem Kriegs-Hafen ist eine Rhede, d. i. eine Seefläche, die zum Theil von dem umliegenden Lande eingeschlossen ist, sehr nothwendig. Schiffe gehen daselbst vor Anker, um einen günstigen Wind zum Aus-, oder Einsegeln abzuwarten, oder um Lebensmittel zu einer weitem Reise einzunehmen, Verhaltungsbefehle und Nachrichten vom Lande einzuziehen, auf einen Lootsen zu warten und was dergl. m. ist. Eine gute Rhede muß gegen die herrschenden Winde, gegen Stürme geschützt und gegen feindliche Angriffe, wo möglich durch Festungswerke, gedeckt seyn, übrigens einen guten Ankergrund in gehöriger Entfernung vom Strande haben. Eine Rhede, die von dem umliegenden Lande dergestalt eingeschlossen ist, daß man in derselben vor Seewinden gesichert ist, heißt eine beschlossene Rhede, hingegen versteht man unter ofner Rhede eine solche,

die von dem umliegenden Lande nicht vor Wind und Wellen geschützt wird, oder nach der See zu offen ist. —

Wenn in der bürgerlichen Baukunst so viel auf innere Eintheilung des Raums ankommt, so ist diese wichtiger und erfordert unendlich mehr Ueberlegung in dem Bau eines großen Kriegsschiffs, in welchem auch der kleinste Raum auf das vortheilhafteste eingerichtet und benutzt werden muß. Da bloße Zeichnungen hierzu nicht hinlänglich sind, so werden zum Behuf der Seeschulen künstliche der Länge und Breite nach durchschnittene Modelle verfertigt. Auf dem Holm in Koppenhagen steht eines, das über 5000 Rthlr. kostet.

Zur Grundlage eines jeden Wassergebäudes dient ein der Länge desselben verhältnißmäßiges starkes Stück Holz, der Kiel genannt. Auf demselben werden vorn und hinten zwey aufrechtstehende nach außen zu geneigte Stücke errichtet; das erste heißt der Vorsteven, das andere der Hintersteven. Sie dienen

zur Befestigung der Enden der Seitenbretter oder Planken. Quer über dem Kiele werden ähnliche Hölzer, wie die Rippen im thierischen Körper, angebracht, welche die Ausbucht der Planken bestimmen und Spannen oder Sponten heissen. Die obern Enden dieser Sponten werden durch einzelne Querstücke, Dochten, Duchten, verbunden. Die Fugen, Näthe genannt werden mit Werk, Haare, Moos, Pech, Kalk &c. verstopft oder kalfatert. Das obere Stück, welches den Rand oder Bord des Fahrzeuges bildet, heisst der Dollbaum. Die rechte Seite des Bords heisst Steuerbord, die linke Backbord. Der hintere Theil des Bords über dem Achtersteven heisst das Heckbord. Die Gegenenden zu beiden Seiten des Vorsteven, in denen der Bord am stärksten gebogen ist, heisst die Buge; man hat also eine Bug am Steuerbord und einen am Backbord. Die Bedeckung, welche kleine Fahrzeuge vorn und hinten haben, heisst vorne die Vorpflicht, hinten die Steu-

erpflcht oder die Achterpflicht.

Dieses sind die wesentlichen Theile aller Seegebäude, vom kleinsten bis zum grölsten, die einen Kiel haben. In seichten Fahrwassern bedient man sich Fahrzeuge ohne Kiel, mit einem ganz platten Boden, als Prahmen, Ever, Schüten, Bullen &c.

Die Verbindung der beiden Seiten des Gebäudes gegen einander zu ihrer wechselseitigen Unterstützung, wächst in dem Verhältnisse, in welchem die Gebäude gröfser werden; dieses geschieht, wie bei Landgebäuden durch Balken. Ueber diese Balken werden Bretter befestiget, welche Böden bilden, die man Verdecke nennt. Einzelne Stellen werden nicht mit Brettern belegt, damit man durch sie in den hohlen Bauch des Schiffs kommen könne, der bis zum untersten Verdeck, wenn ihrer mehrere sind, der Raum genannt wird; die Löcher heißen Lucken, und erhalten theils von ihren Stellen, theils von ihrer Gröfse, theils von den Abtheilungen des Raums, zu den sie

führen, besondere Namen. Der Raum, welchen zwey übereinander liegende Verdecke zwischen sich lassen, heißt ein Zwischendeck. Das unterste Verdeck ist allemal das stärkste, die obern nehmen nach ihrer Stärke ab. Unterhalb des untersten Verdecks wird noch ein leichteres Verdeck von geraden Balken eingelegt, welches die Kuhbrücke heißt. Um Raum zu gewinnen, ordnet man aber auf dem obersten Verdeck vorn und hinten noch bedeckte Oerter an, von denen das hintere das halbe Verdeck, die Schanze, das vordere die Back heißt. Für die Schiffer sind Kajüten, für die Steuerleute Hütten eingerichtet. Das übrige Schiffsvolk liegt größtentheils in festen Betten, Kojen, oder auch in Hangmatten, in einer kleinen Abtheilung am Hintertheil, unter dem Verdeck.

Die innere Einrichtung der Kriegsschiffe weicht darin von der der Kauffahrer ab, daß der Raum unter dem untersten Verdeck zu Schiffs-, Mund- und Kriegs-Bedürfnissen bestimmt ist. Die

Abtheilungen zu diesem Behufe heißen Kabelgat, worin das Thauwerk, Blöcke, Theer, und zwei Küchen, eine für den Kapitain und die andere für das Schiffsvolk, der Wasserraum und die Buttlerei, worin Wasser und anderes Getränk, der Pumpsoo, wo die Pumpen stehen, die Kugelbacken, worin die Kugeln zum Geschütz verwahrt werden, die Pulverkammer, die Brodkammer, die Segelkoje, der Raum, worin Seegel verwahrt werden. Die Oefnungen der Seite des Schiffs, hinter welchen die Kanonen stehen, heißen Pforten; zwischen den Verdecken werden sie mit nach oben sich öffnenden Läden geschlossen, welche Pfortluken heißen; die oberste Lage ist ohne Luken.

Zur Fortbringung des See-Schiffes bedient man sich vorzüglich des Windes, welchen man durch große, über dem Gebäude des Schiffes ausgespannte Tücher, die Seegel heißen, auffängt. Zur Aufspannung oder Führung eines Seegels dient der Mast. Die Masten erhalten ih-

te Befestigung nach den beiden Seiten durch ein System von Tauwerk, deren einzelne Theile ein Spann, das ganze System aber ein Want heist. Man pflegt es durch dünne Querlinien zu Strickleitern einzurichten, um auf die Masten steigen zu können, die Webelienen heißen. Um dem Mast eine stärkere Unterstützung zu geben, bringt man auf beiden Seiten des Gebäudes nach außen horizontal liegende starke Bretter an, Rüsten, auf welchen die Haupttaue ihre Befestigung erhalten. Das dicke Tau, wodurch jeder Mast und jede Stange ihre Befestigung nach vorn erhält, heist Stag; die Wandtaue hingegen dienen zur Befestigung der Masten nach beiden Seiten und nach hinten.

Auf dem eigentlichen Maste errichtet man noch einen oder zwei andere, die man Stengen nennt. Da wo eine Stange angebracht werden soll, befestiget man ein doppeltes Kreuz von zwei nach der Länge und drey nach der Breite des Schiffs liegenden Hölzern, welche man

Saalings nennt, jene die Langsaalings, diese die Quersaalings. Die Stange wird gegen das Herunterschiesen durch einen quer durchgesteckten Riegel, das Schloßholz gestützt; zu einer zweiten Befestigung der Stenge dient ein auf das obere Ende des Masts aufgepaßtes Stück Holz, mit einem Loch worin die Stange genau paßt, das Eselshoofd. Die Stenge erhält, um sie gegen das Schwanken nach beiden Seiten zu stützen, an jeder Seite einen Want, völlig wie der Mast, das mit dem untern Want in Verbindung steht. Die von den obern Enden der Stengen bis zu den Rüsten herunter gehenden Taue, heißen die Pardüns. Eben so wird auf der untern Stenge noch eine zweite errichtet.

Auf die Saalings um die Toppen (die Enden) der eigentlichen Masten wird ein Rand von Brettern zur Bequemlichkeit derer befestiget, welche hier Verrichtungen haben, daraus entstehen dann, was man die Marssen, (die Mastkörbe) nennt. Von diesen erhalten die unmittel-

bar auf den Masten errichteten Stengen, den Namen Marsstengen, die auf ihnen errichteten zweiten Stengen, Bramstengen, und die zu ihrer Befestigung dienenden Saalings, die Bramsaalings; sie sind ohne Mars. Der eigentliche Mast steht unbeweglich; die Stengen können nach Umständen herunter gelassen werden. Der größte und dickste Mast steht in der Mitte und heist der große Mast, seine erste Verlängerung die große Stenge, die zweite die große Bramstenge. Der vorderste aufrecht stehende Mast heist der Fokmast, seine erste Verlängerung die Vorstenge, seine zweite die Vorbramstenge, der hinterste oder der kleinste Mast heist der Besahnmast, seine erste Verlängerung wird die Kreuzstenge, seine zweite die Kreuzbramstenge. Um vor dem vordersten Mast noch Seegel führen zu können, legt man vorn schräg aus dem Schiffe einen gewöhnlich auf dem Vorsteven ruhenden Mast, das Bugspriet, mit einer Verlängerung Klüverbaum genannt.

An jedem Mast und an jeder Stenge führt man ein eigenes Seegel, an einer horizontal liegenden Rahe, (Seegelstange), die nach den Masten, woran sie sich befinden, ihre besondern Namen erhalten, große Seegel, Fokseegel, Besahnseegel. Diese 3 heißen auch die Unterseegel. Das große Marsseegel, das Vormarsseegel, das Kreuzseegel haben auch den gemeinschaftlichen Namen die Marsseegel. Am Bugspriet ist das blinde Seegel &. Auf eben diese Art werden auch die Rahen unterschieden: die große Rahe, die Fock-Rahe, die große Mars-Rahe, die Kreuzrahe, die Bramrahen &. An jeder Seite der genannten Seegel mit Ausnahme der blinden und Besahnseegel werden noch Leeseegel geführt, und an einer Verlängerung der Rahen, die Leeseegelsprier befestiget, welche längs der Unterrahe zurückgeschoben werden kann, wenn keine Leeseegel gebraucht werden. Ein einzelnes Seegel kann man noch hinter der Besahn führen, es heißt der Brödwinder; und wenn ein

Schiff hinter der Besaan noch ein anderes Seegel an einer besonders dazu errichteten Stange oder Spier oder dem Flaggenstock führt, so nennt man dies ein Dreul. Außer diesen führt man noch an jedem Stage ein dreyecktes Seegel, die Staagseegel, welche zusammen genommen dazu dienen, bei Seitenwinden den Wind noch aufzufangen, der zwischen den viereckten Seegeln noch durchschlüpfen kann. Man unterscheidet stehendes Tauwerk, dessen beide Enden fest sind und ihre Stelle unveränderlich behalten, als Stagen, Pardünen und laufendes Tauwerk, dessen beide Enden nicht fest sind, und durch Blöcke hin und her oder auf und nieder bewegt werden können. — Die Maschinerie und alles Tauwerk, welches zu Anbringung und Regierung der Seegel dient, dessen Namen, Gebrauch, Anordnung und Wirkung muß jedem mittelmäßigen Seemann so geläufig seyn, daß er sie bei jedem eintretenden Vorfalle nicht nur zu nennen, sondern auch bei

finsterer Nacht aufzufinden und zu gebrauchen weis; die Aufzählung desselben würde aber hier zu weitläufig werden.

Die jetzt üblichen großen Kriegsschiffe kamen erst in spätern Zeiten, vorzüglich in England unter Kaiser Karl I. auf, der zuerst ungewöhnlich große Schiffe bauen liess, womit die Engländer unter Cromwell alle Schlachten gegen die Holländer gewannen. Die Holländer und dann auch die Franzosen unter Ludewig XIV. ahmten sie hierin nach und gaben ihrer Marine auch große Schiffe. Nachmals baute man sie wieder kleiner; die Spanier haben unterdeß wieder große Schiffe von 130, die Franzosen von 120 gebaut. Große Kriegsschiffe lassen sich schwer manövriren, und die Erfahrung hat gelehrt, daß Kriegsschiffe von 74 Kanonen sowohl in Schlachten, wie im Kreuzen, die brauchbarsten sind.

Die großen Schiffe überhaupt nennt man Dreydecker, weil sie auf 3 Decken Kanonen führen, welche man noch den Schiffen von 90 oder 84 Kanonen

giebt. Mittlere Schiffe, von 74 Kanonen führen dieselben auf zwei vollen Decken; damit geht man herab bis zu den Schiffen von 50 Kanonen. Führt ein Schiff weniger als 50 Kanonen, so bringt man diese auf einem Deck zusammen. Alsdann wird auch das Geschütz leichter gewählt, so wie das Schiff leichter und schwächer an Holz wird; diese Gattung von Schiffen, welche weniger als 50 und mehr als 20 Kanonen führen nennt man Fregatten, Fahrzeuge, die 20 Kanonen und darunter führen heißen Korvetten, Cutter &c. Alle diese Schiffe haben jedoch über ihren vollen Verdecken noch halbe Verdecke über dem Vorder- und Hintertheil, auf welche man das leichte Geschütz stellt, das nicht mitgezählt wird. Linienschiffe heißt man alle diejenigen, welche mit in die Schlachtlinie gestellt werden können, wozu man aber in neuern Zeiten kein Schiff von 50 Kanonen mehr nimmt, weil es im Kaliber der Kanonen und im Holz zu schwach ist, daher die Benennung nur bis auf

Schiffe von 60 Kanonen herabgeht. Die von 50 braucht man, wie die Fregatten, in Schlachten nur, um ein großes außer Stand gesetztes Schiff zur Uebergabe zu nöthigen.

Nur sehr großen Schiffen giebt man 3 Hauptmasten, außer dem Bugspriet; einem Schiff von 300 Tonnen giebt man jetzt ohne Bedenken nur 2 Masten, dadurch nimmt auch die Zahl der Mannschaft sehr ab, die man zu deren bloßen Regierung bedarf.

Die Last, welche ein Schiff, es sey groß oder klein, zu tragen fähig ist, gleicht dem Gewicht derjenigen Quantität Wassers, welche es aus der Stelle treibt, indem sein eigenes Gewicht und das seiner Ladung einsinken macht. Dazu kommt auf allen Schiffen das Gewicht des Schiffsgeräths, der Lebensmittel, und bei Kriegsschiffen das des Kriegsgeräths mit dem Geschütze, und vorzüglich den Mundbedürfnissen. Von diesem allen läßt sich nichts genau berechnen, als das des Trinkwassers, welches das erste Bedürf-

nifs ist. Nicht nur die Menschenzahl, sondern auch mit einer bestimmten Menschenzahl bestimmt sich die Länge der Reise darnach, welche ein Schiff machen kann. Deswegen wird von der Gröfse einer Tonne, welche 2000 Pf. Wasser halten kann, die Einheit hergenommen, nach welcher man den Inhalt eines Schiffes angiebt. Es versteht sich, dafs dieser Raum nur bis zu derjenigen Linie genommen werden darf, bis zu welcher ein Schiff sich einsenken kann, ohne dafs der Hauptzweck seiner Reise darunter leidet. Es sänke z. B. durch seine eigene Last schon 10 Fuß tief; mehr als 10 andere Fuß könne es nicht sinken, wenn es noch ohne Gefahr und Hinderung segeln soll; so ist der Raum, welchen es zwischen diesen 10 und 10 Fuß untet Wasser anfüllt, derjenige, auf dessen Wassergewicht man alle die Menschen und Massen zu rechnen kann, womit man das Schiff noch beschweren will und kann. Dieses wird für grofse Schiffe ziemlich genau berechnet. Drängt es noch z. B. und 120 Ton-

nen Wasser beim Beladen weg, so heißt es ein Schiff von 120 Tonnen oder eines Gewichts von 240,000 Pf. Fracht. Es versteht sich, daß, wenn das Schiff für seine Reise selbst 100 Tonnen oder 20000 Pf. an Wasser bedarf, diese nicht zur Ladung geschlagen werden können. Hieraus ist klar, was es heißt, wenn man von einem Schiffe sagt, es halte 10, 20, 50, soviel 100 oder soviel 1000 Tonnen.

In Frankreich hatten vormals die Schiffe

Rang	Tonnen	V erdecke	Kanonen
vom ersten	1600 bis 2200	3 ganze	70 bis 120
— zweiten	1300 — 1500	3 — —	56 — 70
— dritten	800 — 1200	2 — —	40 — 50
— vierten	500 — 700	2 — —	40
— fünften	300 — 400	2 — —	18 — 20

Ein Schiff, welches drey volle Reihen von groben Geschütz über einander hat, ist also ein Dreydecker. Ueber dem dritten Verdeck aber ist noch eine

Reihe von Zwölfpfündern auf dem Gail-
lard (Hinterkasteel), nebst einigen Acht-
pfündern auf der Dunette (Vorderka-
steel), welche beide halbe Decken
sind, die man nicht mitzählt. Bei der
Eintheilung der Schiffe nach Rang ist die
demselben angehörige Kanonenzahl nicht
genau bestimmt. Die Schiffskanonen
sind kürzer und schwerer als die andern, sie
liegen auf Bombenlaveten und haben vier
kleine Räder die aus einem Stücke ge-
macht sind. Sie sind von 7 verschiede-
nen Kalibern: 36, 24, 18, 12, 8, 6 und
4 pfündig. Es ist besser wenige Kano-
nen aber von grossem Kaliber zu haben.
Das beste Kaliber zu einer Schlacht sind
36 und 24 Pfünder. 48 Pfündige beschwe-
ren das Schiff und ermüden die Mann-
schaft. Ein Schottländer namens Car-
ron hat eine sehr kurze Canone aber
von einem sehr grossen Kaliber bis 64
Pf. und darüber erfunden; man hat die-
sem Geschütz den Namen Carronade
gegeben. Man kann einem Schiffe, das
nicht 50 Fufs im Kiel und 22 Fufs in

der Breite hat, 20 solcher Stücke auf sein einziges Oberdeck stellen, das dann einem großen Schiffe, dem es unter seine Unterstellage läuft, durch seine nahen Schüsse sehr gefährlich werden kann. Doch sind sie in Seeschlachten weniger, als im Verfolgen und gegen Kaper zu gebrauchen.

Die Stärke der Besatzung auf den Kriegsschiffen richtet sich nach der Beschaffenheit und Anzahl der Kanonen, ist aber nicht bei allen Seemächten gleich. In Frankreich rechnete man bisher auf eine vierpfündige Kanone 3 Mann, nemlich 1 Konstabel, 1 Matrosen und 1 Seesoldaten; auf eine sechspfündige 5; auf eine achtpfündige 7; auf jede zwölfpfündige 9; auf eine achtzehnpfündige 11; auf eine vier und zwanzigpfündige 13, und auf eine sechs und dreißigpfündige 15 Mann. Darnach sollte ein Schiff von 60 Kanonen, nemlich 26 von 18, 26 von 12 und 8 von 6 pfündigen, 560 Mann Besatzung

haben. Die Engländer und Holländer rechneten auf jede Kanone ein Mann weniger. Selten haben die Schiffe die bestimmte Mannszahl vollständig.

Der groſſe Mast auf einem englischen Kriegsschiff von 100 Kanonen ist 117 Fuß lang und 39 Zoll dick. Ein solches Schiff hat 5 schwere Anker jeden 7775 Pf. schwer, zwey Wurfanker einen von 2000, den andern von 1000 Pf. Ein Kriegsschiff von 50 Kanonen hat 4 Anker, jeden von 4650 Pf., einen Anker von 1150 Pf. und einen von 600 Pf. Jenes hat 9 Stück schwere Taue 120 Faden lang, $23\frac{1}{2}$ Zoll im Umfange und jedes 13800 Pf. schwer, nebst einem Kabeltaue, 120 Faden lang, 14 Zoll im Umfang und 4900 Pf. schwer. Das Schiff von 50 Kanonen hat 7 Stück schwere Taue, $18\frac{1}{2}$ Zoll im Umfange, 8550 Pf. an Gewicht, nebst 1 Kabeltaue, 11 Zoll im Umfang, und 3025 Pf. schwer.

Die Fläche aller Seegel an einem

Schiffe von 96 Kanonen beträgt 6390 Quadratellen, an einem von 50 Kanonen 4222 □ Ellen, an einem von 24 Kan. 2542 □ Ellen. Das ganze Gewicht des Tauwerks zur Tackelache eines Schiffs mag zwischen $\frac{1}{18}$ und $\frac{1}{20}$ des ganzen Tonnengehalts seiner Lastigkeit seyn.

Die Kosten der Ausrüstung und Unterhaltung einer Flotte gehen ins Ungeheure. In England berechnete man vormals die Kosten eines Schiffs von

Kanonen	Pf. St.				
100 auf	35,553	ungefähr	213,318	Rthlr.	
90 —	29,886	— — —	179,316	— —	
80 —	23,638	— — —	141,828	— —	
70 —	17,785	— — —	106,710	— —	
60 —	14,197	— — —	85,192	— —	
50 —	10,606	— — —	63,636	— —	
40 —	7,558	— — —	45,348	— —	
30 —	5,846	— — —	35,076	— —	
20 —	3,710	— — —	22,260	— —	

alles ohne Geschütz, Kriegsvorrath &c.

Ein engl. 74 Kanonenschiff, welches 1779 die englische ostind. Kompagnie dem Könige schenkte, kostete 62900 Pf. St., wahrscheinlich mit Einfluß des Geschützes; daß bei den in neuern Zeiten gestiegenem Preise aller Dinge sich auch jene Kosten vergrößert haben, bedarf kaum erwähnt zu werden. Die Unterhaltungskosten eines Kriegs-Schiffs auf einer Reise von 6 Monathen kann man auf 24 bis 25000 Rthlr. berechnen.

Die Franzosen, Spanier und Schweden, brauchen zum Bau ihrer Schiffe mehr Nägel und weniger Pflöcke, als die Holländer und Engländer. Die Holländer bauen ihre Schiffe wohlfeiler, aber eben diese Sparsamkeit macht, daß so viele Schiffe untergehen. Die Engländer übertreiben die Kosten, aber sie bauen geschwinder und seegeln schnell; in 4 Monathen legen sie eine Reise zurück, wozu andere 5 bis 6 Monath gebrauchen. Fünfzig holländische Arbeiter bauen in

5 Monathen ein Schiff, das von dem Hintersteven bis an die Vordersteven 180 bis 185 Fuß lang ist, und 20 Arbeiter in 4 Monathen ein Schiff von 174 Fuß Länge. In England bringen 45 Zimmerleute ein 74 Kanonenschiff in 1 Jahr zur Vollendung. Ein gut gebautes Schiff dauert, wenn ihm kein außerordentlicher Schaden zustößt 46 bis 50 Jahr; die meisten aber verfallen ehe sie abgenutzt sind.

Das beste Holz zum Schiffbau ist Eichenholz, und am vorzüglichsten und dauerhaftesten ist es, wenn es nicht geflößt worden ist; daher bauen die Engländer wohl Kauffahrer von Floßholz, aber zu ihren Kriegsschiffen nehmen sie kein anderes als trocken herbei geschafftes Holz. Zu Masten und im Innern der Schiffe dient das Tannenholz. Rusland, Schweden und Norwegen haben das beste Eisen; das vorzüglichste und zäheste für Anker und Ringe hat Schweden.

T a b

der vornehmsten Ausmessungen der Kriegsschiffe auf dem untersten Verdeck, und der untersten Verdecks, bis auf die Bauchtheilung ihres Geschützes in verschiede bey den Franzosen, Engländern und Holländern schützes bedeutet E.

	Kanon- nen	Länge	Breite	Tiefe	Kanonnen der un- sten Lage	
		Fufs	Fufs	Fufs	Zahl	Kaliber Pfund
Schiffe von	120	175 bis 186	47 bis 50	23 bis 25	F. 34	36
	110	168 178	46 48	22½ 24	F. 30	36
	100	164 177	45 47	23 23½	F. 28 E. 30	36 12 — 42
	90	160 170	44 46	21 23	F. 26 E. 28	36 32
	80	156 168	43 45	20½ 22	F. 30 E. 26	36 32
	74	150 164	42 43	20 21½	F. 28 E. 28	36 — 24 32
	64	142 150	39 40	18½ 20	F. 26 E. 26	24 — 18 32
	50	135 140	35 37	17 18	F. 22 E. 22	18 — 12 24
	40	120 130	33 34	16 17	F. 30 E. 20	12 — 8 18
	30	108 120	30 32	14 16	F. 22 E. 24	8 — 6 18 — 12
Fregatten von	20	102 110	27 28	13 14	F. 16 E. 16	6 9
	Corvette oder Sloop	60 70	18 20	9 10	12	4
Bombardiergaliot		70 80	20 12	9 10	6 — 12	4 — 6
	Kanonnenboot	36 45	9 10	2½ 3	1 bis 2	36, 24, 18, 12,

11e

hiffe und Fahrzeuge, nach ihrer Länge und Breite im Raum, von der Oberkante der Balken des Decken; desgleichen der Anzahl, Schwere und Vertheilung, und endlich der Stärke ihrer Bemannung. (Bey Vertheilung und Schwere des Geschützes, F. Franzosen).

Kanonen der zweyten Lage		Kanonen der dritten Lage		Kanonen auf der Bak u. d. Halbdeck		Kanonen auf der Kampanje		Bemannung	
Zahl	Kaliber Pfund	Zahl	Kaliber Pfund	Zahl	Kaliber Pfund	Zahl	Kaliber Pfund	französische	engl. u. holl.
4	18	32	12	16	6	4	4	1100 bis 1200	—
2	18	30	22	16	6	2	4	1000 — 1100	—
30	18	28	12	12	6	2	4	900 — 1000	850
18	24	30		10	6		4	850 — 900	750
28	18	26	12	16	8	2	4	750 — 800	650
20									
28	18	—	—	16	8	2	4	650 — 700	550
28	18 — 12	—	—	10	6	—	—	400 — 500	420
26	18	—	—	12	9	—	—	300 — 330	350
24	12 — 8	—	—	4	4	—	—	280 — 300	280
22	12	—	—	6	6	—	—	200 — 230	220
—	—	—	—	10	6 — 4	—	—	130 — 150	160
20	9	—	—	8	4	—	—	70 — 80	60
—	—	—	—	6	6	—	—	40 — 50	40 — 50
—	—	—	—	4	4	—	—	36 — 40	36 — 40
—	—	—	—	4	3	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—		

Alphabetisches Verzeichniss

der

gewöhnlichsten Benennungen, welche bei dem Seewesen vorkommen.

Aak. Eine Art platter, unten breiter und nach oben zu engerer, vorn und hinten stumpfer Rheinfahrzeuge, die vorzüglich zum Verfahren des Rheinweins von Cöln nach Holland gebraucht werden.

Admiral. Der höchste Befehlshaber einer Kriegsflotte. Ehemals hatten die Engländer zwei Groß-Admiräle; an deren Stelle ist jetzt ein Admiraltäts-Collegium getreten, welches das ganze Seewesen regiert und aus 5 bis 7 Mitgliedern besteht. Der erste oder oberste Admiral rangirt mit einem Feldmarschall. Auf den Admiral folgen die Vice-Admiräle, die mit dem Generalleutenant rangiren; auf diese die Contre-Admiräle, die mit einem General Major rangiren. In England giebt es Admiräle von der rothen, weissen und blauen Flagge oder Farbe. Der erste hat den Vorrang und ist gemeiniglich Anführer der Flotten. Der Titel Comodore wird einem alten Capitän beigelegt, der einige Kriegsschiffe zu einer bestimmten Unternehmung anführt; sein Geschwader hat einen rothen Wimpel am gro-

Isen Top und unterscheidet sich dadurch von den übrigen Schiffen, die ihre Flagge am Vortop führen. Bei den Türken heist der Admiral Capudan Pascha.

Anker. Die ersten seefahrenden Völker bedienten sich der Sandsäcke oder mit Steinen gefüllten Körbe, die man ins Wasser liefs. Die älteste Art derselben waren die steinernen Anker. Dann machte man sie von Holz, das man mit Blei ausgoß oder woran man Steine band. Die Erfindung der eisernen Anker wird den Tyrrhenern zugeschrieben. — Die jetzigen Anker haben die Gestalt eines doppelten, gebogenen Hakens, dessen Arme in entgegengesetzter Richtung stehen. Um den Anker zu befestigen, bindet man an den Ring desselben ein starkes Tau, wovon das andere Ende an das Schiff befestiget wird, und wirft alsdann denselben ins Meer, damit einer von den beiden Armen in den Grund faßt und das Schiff auf solche Weise festhält. Der Pflichtanker, Hauptanker, der schwerste und größte von allen, wird nur bei einem Sturm oder in der äußersten Noth gebraucht. Der Raumanker folgt seiner Schwere nach auf vorigen und wird so wie der Buganker in ähnlichen Fällen gebraucht. Der tägliche Anker ist der, welcher gewöhnlich gebraucht wird. Der Tey- oder Tauanker wird gebraucht, wenn ein zweiter Anker ausgeworfen werden soll, um dem erstern Erleichterung zu verschaffen. Der Wurfanker wird mit einem Boot in einer hinlänglichen Weite vom Schiff ausgeworfen, und dann das Schiff durch Einwinden des daran befestigten Kabeltaues fortgezogen. Der Dreganker oder Bootsanker ist der kleinste von allen, hat gemeiniglich 4 Arme oder sogenannte Klauen, und dient kleinen Fahrzeugen. Booten zum Anker. Die Enterdreg sind kleine Anker, die zum Theil mit der Hand

in das feindliche Schiff geworfen werden, um zu entern. Der Wallanker wird an der Wall- oder Landseite ausgeworfen. Die Ebb- und Fluthanker werden bei steigendem und fallendem Wasser gebraucht. Der Hafen- und Kettenanker ist ein in den Hafen beständig liegender Anker, zuweilen auch mehrere, die mit Ketten zusammen verbunden sind, und woran die Schiffe nach geschehener Abtackelung befestiget werden.

Artickel-Briefe heisst man die Verordnungen, welche die Kriegszucht, die Polizey und überhaupt den ganzen Seedienst auf einzelnen Kriegsschiffen sowohl als ganzen Flotten enthalten.

Auftakeln ein Schiff. Einem Schiffe die Takelasse anlegen; das Gegentheil heisst abtakeln.

Bäche sind Zusammenflüsse einiger Quellen; Flüsse sind Zusammenflüsse einiger Bäche; Ströme sind Zusammenflüsse mehrerer Flüsse, doch nennt man sie auch gewöhnlich Flüsse.

Bai, Bucht s. Meerbusen.

Barge. Bei den Engl. eine Staatsschaluppe eines Admirals oder eines Kapitäns von wenigstens 8 Rudern; in Frankreich ein kleines, plattes, auf Flüssen gebräuchliches seegelndes und rudernendes Fahrzeug.

Barke. Ein großes dreymastiges Schiff, das blos zur Kauffahrthei eingerichtet ist; im südlichen Europa ein jedes kleines Fluss- und Seefahrzeug; im Mittelmeere ein zum Kriege und zum Handel ausgerüstetes Fahrzeug.

Barnasse, (Becasse), das größte Boot, welches Schiffe mit sich führen, um Wasser zu holen, die Anker zu lichten und auszubringen.

Bombenschiff, Bombardiergaliothe. Ein Schiff, welches auſſer dem Geſchütz, das es auf dem Verdek führt, inſondere dazu beſtimmt iſt, Mörſer zu tragen. Gewöhnlich ſind es eindeckige Schiffe, die Mörſer ſtehen im Raum und werfen durch groſſe Lucken.

Bok. Ein langes ſchmales und plattes Waſſerfahrzeug zum Transport der Waaren zwiſchen Bremen und Münden, bloß zum Treiben und Ziehen.

Boot. Im Allgemeinen ein jedes kleines Fahrzeug, welches von einem gröſſern Schiffe oder Fahrzeuge zu ſeiner Bequemlichkeit mitgenommen wird.

Bootsmann. Der Officier eines Schiffs, den beſonders alles was zur Takelaſche gehört angeht.

Bord des Schiffs. Heißt eben ſo viel als das Schiff ſelbſt, und in dieſem Verſtande ſagt man, am Bord fahren, an Bord ſeyn, am Bord kommen etc.

Borg. Die Verdoppelung, die man einem Taue oder einem Holze an irgend einer Stelle zur Verſtärkung giebt.

Boyer. Ein rundgebautes kleines holländiſches Fahrzeug, einer Schmacke im Gebäude ähnlich.

Brander. Alle Schiffe und Fahrzeuge, die eigentlich dazu beſtimmt ſind, daß man die daran befindlichen feuerfangenden Materien anzündet, daſſelbe an irgend einem feindlichen Schiffe befeſtigt, um beide zu verbrennen, und dadurch Verwirrung und Unordnung bei dem Feinde zu veranlaſſen.

Brassen. Taue, die an beiden Enden der Raan

befestiget sind, und vermittelst welcher dieselben horizontal bewegt werden, damit die Fläche der Seegel nach der Richtung des Windes, einen mehr oder weniger schiefen Winkel mit dem Kiel macht. Die Marsbrassen, die Fockbrassen etc.

Brigantine oder Brik, Brigg. In dem Mittelmeere die kleinste und leichteste Art von gelee-
renartigen Fahrzeugen; sie rudern und seegeln sehr schnell, führen 2 Masten außer dem Bugspriet, 10 bis 20 Kanonen, wenn sie zu Kriegsschiffen bestimmt sind.

Bugalet. Ein zweimastiges bedecktes Fahrzeug, auf der Küste von Bretagne, zum Lichten der Schiffe und zum Küstenhandel; Staatsjachten im Hafen von Brest.

Bugsieren. Ein Schiff des Mangels an Wind, des Eises etc. wegen, durch Boote und vermittelst an das Bugspriet befestigte Taue fortziehen.

Buse, Heeringsbuse. Ein zweimastiges Fahrzeug zum Heeringsfang.

Caramussal. Türkische Kauffahrer mit einem sehr hohen Hintertheile.

Caravelle. 1) Portugiesische Galeeren mit einem platten Hintertheile und 3 bis 4 Ruthenseegeln. 2) Französische Fischerfahrzeuge zum Heeringsfang. 3) Kleine türkische Kriegsschiffe.

Convoy. Ein Kriegsschiff jeder Art, welches Kauffahrern zur Bedeckung dient.

Corsar. Schiffe jeder Art, die auf Seeraub ausgehen.

Corvette. Der französische Name aller Kriegsschiffe, die unter 20 Kanonen führen.

Damloper. Ein holländisches Fahrzeug (zur Schifffahrt auf den Kanälen.

Dogger. Ein holländ. rundgebautes bedecktes Fischerfahrzeug, mit einer Bühne d. i. ein Behältniß in dessen Mitte, worin die lebendigen Fische gesetzt werden.

Drehbasse. Leichtes 2 bis 3 pfündiges Geschütz auf dem Bak, Schanze und Hütte. Sie können sogleich nach verschiedenen Höhen und Richtungen gedreht werden.

Dünen, Duynen, sind über dem Wasser erhabene Sandbänke an den Küsten. Insonderheit heist so die große Rhede längs der östlichen Küste der Provinzen Kent und Sussex, wo die englischen Flotten sich zu versammeln pflegen.

Embargo. Ein Arrest oder Beschlag auf Schiffe.

Ewer. Ein plattes bisweilen ganz offnes, auch wohl mit einem Verdeck versehenes Fahrzeug.

Feluke. Ein im Mittelmeere gebräuchliches Fahrzeug, beinahe wie eine Galeere, mit 2 Kanonen vorn, und mehreren Drehbassen.

Felue. Ein portug. und span. offenes Fahrzeug auf Strömen.

Finkennetz. Von Schiemannsgarn gemachte Netze, welche zwischen zwei Regelingen rund um das Schiff gelegt werden. Sie dienen beim Treffen dazu, eine Art Verschanzung oder Brustwehre zu machen, um sich vor dem feindlichen Musketenfeuer zu sichern. In diese Netze werden Hängmatten, alte Seegel, auch Kork etc. gelegt.

Flagge. Eine insgemein viereckigte Fahne von

leichten wollenem Zeuge, welches Flaggentuch genannt wird. Sie ist nicht allein wegen der Verschiedenheit ihrer Farbe, das Kennzeichen der Nation, von welcher das Schiff ist, sondern auch das Unterscheidungszeichen der Würde des comandirenden Officiers des Schiffs, und endlich auch dient sie zu Signalen. Sowohl die Kriegsschiffe als auch Kauffahrer führen die Nationalflagge am Hintertheil, wozu sich am Heckbord ein Flaggenstock befindet. Die Flagge am Top ist ein Zeichen des am Bord befindlichen Admirals und kein anderes Kriegsschiff darf solche führen, Kauffahrer dürfen nicht einmal einen Wimpel am Top führen. Eine Flagge am grossen Top ist das Unterscheidungszeichen des Admirals. Der Kapitain eines Kriegsschiffs führt nur einen Wimpel am grossen Top. Hieraus ist klar, was man unter einem Flaggenschiff versteht. — Die Friedensflagge ist weis, und wird wenn friedliche Unterhandlungen versucht werden, anstatt der Nationalflagge aufgesteckt. Die Flagge streichen, d. h. sie niederlassen, ist ein Gruss, den Schiffe von minderer Bedeutung aus Achtung den Admiralschiffen, oder auch Kauffahrer den Kriegsschiffen erzeigen müssen. Im Canal, wo sich die Engländer die Herrschaft angemasst haben, streichen auch die Kriegsschiffe anderer Nationen vor den englischen die Flagge; im adriatischen Meere geschah den Venetianern diese Ehre. Schiffe die keine Flagge haben streichen die obern Seegel.

Flibot. Der franz. Namen der Büsen; jede kleine Flüte, insbesondere diejenigen, deren sich die ehemaligen Filibustiers bedienten.

Flott seyn, heisst alles, was auf dem Wasser schwimmt. Ein Schiff *Flott* machen heisst

also, ein auf den Grund gerathenes und feststehendes Schiff wieder schwimmend machen.

Flüte. 1) eine besondere Bauart der Kauffahrttheischiffe. 2) Ein französisches Kriegsschiff oder auch ein anderes Schiff, das zu irgend einer andern Bestimmung als zum Schlagen, z. B. zum Transport von Truppen, als Lazarethschiff, zu Kriegs- und Mundbedürfnissen etc. gebraucht wird.

Fregatte. 1) Ein dreymastiges Kriegsschiff, welches weniger als 50 und mehr als 20 Kanonen führt. 2) Eine besondere Bauart der Kauffahrer. Sie sind scharf gebaut und zum Schnellsegeln eingerichtet.

Flussstrand. Ein flacher Strand an der Seeküste.

Fuste. Ein kleines im Mittelmeer gebräuchliches Fahrzeug, welches lateinische Seegel und Riemen führt.

Gabare. 1) Ein französisches Lichterfahrzeug. 2) Eigene Lastschiffe zum Dienst der Flotte.

Galeasse. Die größten venetianischen Galeeren, die eine Mittelgattung zwischen eigentlichen Galeeren und Kriegsschiffen sind.

Galeere. Fahrzeuge, die durch Riemen und Seegel zugleich bewegt werden können. Sie führen zwei Masten, und an diesen große Ruthenseegel, die sie nur vor dem Winde gebrauchen. Sie haben vor dem Vorsteyen noch ein langes beinahe wie ein Schnabel gestaltetes, hervorstehendes Holz, die Proa, mit welchem sie in der Schlacht auf einander rennen. Der Gebrauch der Galeeren ist heut zu Tage sehr abgekommen.

Galiot. Ein über dem Wasser rund und sehr

Fach im Boden gebauetes Schiff, wenn es auch mehrere Masten hat; es ist bei den Schweden und Dänen gebräuchlich.

Goelette, der französische Name für Schooner.

Gondel. Ein kleines ofnes Fahrzeug, in dessen Mitte einige bedeckte Sitze sind; es wird von zwei Leuten, vorn und hinten, regiert.

Haverie. Bedeutet beim Seehandel die außerordentlichen Unkosten oder Schäden, so dem Schiffe, der Ladung auf der Reise, von der Zeit des Ladens bis zum Löschen, zustossen; z. B. Verlust von Ankern, Masten etc. Verderbnis, Wegnahme etc. der Waaren.

Heckboot. Ein dreimastiges Fahrzeug oder eine Art Barkschiff, das hinten einen Heck (d. i. einen platten Theil des Hinterschiffs) haben.

Die hohe See haben, heisst weit vom Lande entfernt, oder weit außer dem Gesicht des Landes seyn, so daß man keine Gefahr vom Lager-Wall mehr hat.

Hucker. Ein bei den Holländern, Dänen und Schweden gebräuchliches, den Galioten ähnliches Fahrzeug.

Jacht, Jachtschiff. Ein einmastiges Fahrzeug, das schnell seegelt. Man gebraucht sie auch, Nachrichten, Pakete, Briefe zu überbringen, solche nennt man Advisjachten, Postjachten.

Jager. Leichtbesegelte Fahrzeuge, die wie die vorigen gebraucht werden. Die gewöhnlichsten sind die Heeringsjager, welche den ersten Fang der Büsen, Austerjager, welche frische Austern bringen. In einem Kriege sind es diejenigen Schiffe und Fahrzeuge, die zum Recognosciren ausgesandt werden.

Jelte. Ein kleines leichtes, meist unbedecktes vorn und hinten spitziges Fahrzeug. Die berliner Holzjellen sind unten ganz platt und schützenartig gebaut.

Kaag. Ein flach gebautes holländisches Fahrzeug mit einem Mast und Seegeln.

Kabellänge. Die gewöhnliche Länge der Kabel- oder Ankerthaue ist 150 Faden, doch werden auf etlichen Schiffen auch Ankertaue von 120 Faden gebraucht. In der Schlachtordnung sind die Schiffe eine Kabellänge von einander entfernt.

Kaje. Ein Mauerwerk von Steinen, welches um einen Hafen oder längs dem Ufer desselben aufgeführt wird.

Kaik. Ein Boot dessen sich die Kosacken auf dem schwarzen Meere zum Kapern bedienen. Es ist mit Thierhäuten bekleidet, und führt 40 bis 50 streitbare Männer.

Kameel. Eine Maschine, schwer beladene Schiffe in die Höhe zu lichten und solche über Untiefen zu bringen. Sie besteht aus einem platten Fahrzeuge oder einer Art Kasten von der Länge des Schiffs, für welches sie dienen sollen. Die eine Seite der Maschine ist nach der Form eines Schiffs gestaltet, so daß die Seiten desselben daran passen. Die andere Seite ist aber beinahe senkrecht. Der inwendige Raum besteht aus 8 wasserdichten Abtheilungen, die man durch Ausziehen eines Spundes mit Wasser anfüllen kann. Will man ein Schiff in die Höhe lichten, so wird an jede Seite desselben ein Kameel gelegt, vermittelt durch die unter den Geschützpforten des Schiffes gesteckte Balken mit demselben zu einem Ganzen verbunden. Darauf wird das Wasser aus den Kameelen wieder ausgepumpt und die Kameele

fangen an zu steigen und heben das zwischen ihnen befestigte Schiff in die Höhe, so daß es über seichte Stellen fortgebracht werden kann. Auf solche Weise werden in Amsterdam die beladenen Schiffe über den Pampus und die in Petersburg gebaueten nach Kronstadt gebracht. Diese Maschine ist zuerst in Amsterdam erfunden worden. S. oben S. 83 wo Zeile 20 anstatt Kanäle, Kameele gelesen werden muß.

Kanonendoote. Mit einem Verdeck versehene Fahrzeuge, zum Rudern und Seegeln, mit 200 Mann und einem 24 oder 36 Pfünder an jeder der beiden Spitzen.

Kaper. Sind von Privatpersonen zum Kriege ausgerüstete Schiffe, welche unter Bevollmächtigung eines kriegführenden Staats den Feinden desselben allen möglichen Schaden, besonders den Kauffahrern zufügen, wie es die Gesetze des Kriegs erlauben. Der Paß, welchen ein solcher Kaper oder Freybeuter von der Regierung bekommt, wird ein Markbrief genannt und ohne solchen wird er als ein Seeräuber angesehen und bestraft. Der Kaper muß für den Schaden Caution stellen, welchen er durch unvorsichtiges Benehmen und unbefugter Weise den neutralen Schiffen zufügt.

Kat. Ein barkenähnliches Fahrzeug; ein Lichterschiff.

Kardusen sind die Patronen für die Schiffskanonen.

Koff, Kuff. Ein holländisches sehr platt gebauetes rundes Fahrzeug, mit einer dem einmastigen Galiot sehr ähnlichen, nur plumpen Takelasche.

Kuhl. Der Theil des obersten Decks, zwischen

der Back und Schanze, welcher nicht bedeckt ist. Ueber demselben wird gewöhnlich eine Kuhbrücke von den Vorrathsrundhölzern, worauf die Bote und Slupen gesetzt werden, angebracht.

Lavieren. Da man nicht grade gegen den Wind anseegeln kann, so muss solches im Zikzack geschehen, indem man bald auf der einen, bald auf der andern Seite so nahe beim Wind wie möglich seegelt; diese Art und Weise, sich gegen den Wind aufzuarbeiten, nennt man *Lavieren*.

Leckasche, was an flüssigen Waaren aus den Fässern läuft.

Leichterschiff, Leichter, Lichter. Sie dienen den Seeschiffen, einen Theil ihrer Ladung abzunehmen, sie zu erleichtern, wenn ein Hafen nicht gestattet, mit voller Ladung in demselben einzulaufen. Abgehenden Schiffen führen sie die Ladung nach.

Logger, Lugger. Ein zweimastiges schnellseegelndes Kriegsfahrzeug, welches besonders bei den Engländern zu Packboten, Avisjachten etc. dient.

Lootse. Seeleute, die beim Eingange von Flüssen, Häfen und Küsten bestellt sind, den Schiffen, die in diesen Gegenden das Fahrwasser nicht kennen, zu helfen.

Mars. Eine Art Gerüste oder Boden von Brettern, der auf die Schlingen der Masten befestiget wird, zur Haltung der Stengenwanten.

Marsiliane. Ein venetianisches vorn rundes Fahrzeug, zum Küstenhandel im adriatischen Meere.

Meerbusen sind kleine Meere, die nicht weit ins Land hinein dringen. *Bayen* sind kleinere Meerbusen; *Bucht* ist eine kleinere Bai; *Hafen* ist eine kleinere Bucht, entweder von Natur oder durch Kunst eingerichtet, worin die Schiffe vor Stürmen und Feinden sicher liegen.

Moleta, Molette. Eine auf der Küste von Portugal gewöhnliche Art Fischerbarken.

Packet, Packetboot. Fahrzeuge und Schiffe, die zwischen bestimmten Oertern, wie eine Post zu Lande fahren, und auch zur Bequemlichkeit für Reisende mit eingerichtet sind.

Patasche. Kleine bewafnete Fahrzeuge, welche den Eingang der französischen Häfen bewachen, und ein- und auslaufende Schiffe visitiren.

Peilen. Etwas abmessen, untersuchen oder beobachten.

Pflicht. Die Kajüte auf Flussfahrzeugen.

Pinasse. 1) Bei den Engländern die Schaluppe für Officiere des Oberstabs; die für den Flaggen-Officier heißen *B a r g e n*. 2) Lange schmale Corvetten.

Pinke. Ein dreimastiges Fahrzeug auf dem Mittelmeere.

Polacre, Polaker. Ein dem vorigen ähnliches Fahrzeug.

Prahm. 1) Ein ganz plattes, sehr breites und niedriges Fahrzeug zum Uebersetzen über Flüsse. 2) Kleine Fahrzeuge, wie Schaluppen, nur etwas breiter. 3) *G e s c h ü t z p r a h m e n* heißen sie, wenn sie Geschütz und wenn in beträchtlicher Menge, so nennt man sie *s c h w i m m e n d e B a t t e r i e n*.

Pros. Ein langes schmales malayisches Fahrzeug.

Riffe oder *Riffs* sind Reihen von Felsenspitzen, die unter dem Meere liegen, und sich wie Bergketten oft sehr weit erstrecken.

Sahlingen. Ein leicht bsfestigtes Gebälke, unter dem Topp der Masten und Stengen auf den Backen ruhen.

Saike. Ein levantisches stark gebauetes Fahrzeug.

Samurösen. Lange schmale und platte Rheinfahrzeuge mit einem hohen Mast, zum Holzhandel nach Holland, oder auch auf den holländischen Kanälen.

Schaluppe. Ein jedes kleines, vorzüglich zum Rudern eingerichtetes Fahrzeug, leichter und schmaler als ein Boot. Borgen und Pinassen sind Schaluppen, die auch zum Seegeln eingerichtet sind.

Schebecke (Schabeck, auch Xabec). Ein langes schmales und sehr scharfes Gebäude im Mittelmeere, mit 12 bis 40 Kanonen auf einem Deck.

Scheeren, (Skären in der nordischen Sprache) sind Felsenspitzen an den Küsten der Länder, oder im Meere, die zuweilen nicht über die Oberfläche desselben hervorragen, dann blinde Klippen heissen. Die russischen und schwedischen Scheerenflotten haben davon ihren Namen.

Schmacke, Weitschiff. Ein rundes holländisches, dänisches Fahrzeug zum Handel.

Scheig, Scheik. Ein kurzes rundes blos in der Nordsee gebräuchliches Fahrzeug.

Schooner, Schuner. Eine zweimastige Takelasche, die sich aber nur für lange schmale Fahrzeuge schickt, und die in Westindien häufig zur Handlung gebraucht werden.

Schütte. Ein allgemeiner Name für alle Fahrzeuge, die vorn spitz, hinten platt, platt von Boden, und vorn und hinten beinahe gleich hoch gebauet, nicht eigentlich zum Seegeln, sondern blos zum Ziehen und Schieben, und kann zum Rudern bestimmt sind. Die Treckschüten in Holland sind Wasserposten auf Kanälen, für Passagiere und Güther eingerichtet.

Sloop, Slup 1) Eine einmastige Takelasche, die sich nur für kleine, ziemlich breite Fahrzeuge schickt.

2) In der englischen Flotte heisst Sloop ein jedes Kriegsschiff unter 24 Kanonen. 3) Bei den Holländern versteht man darunter, was unter Schaluppe erklärt worden.

Springzeiten. Die stärksten Fluthen, welche nur periodisch sind, und in die Tage der Neu- oder Vollmonde fallen.

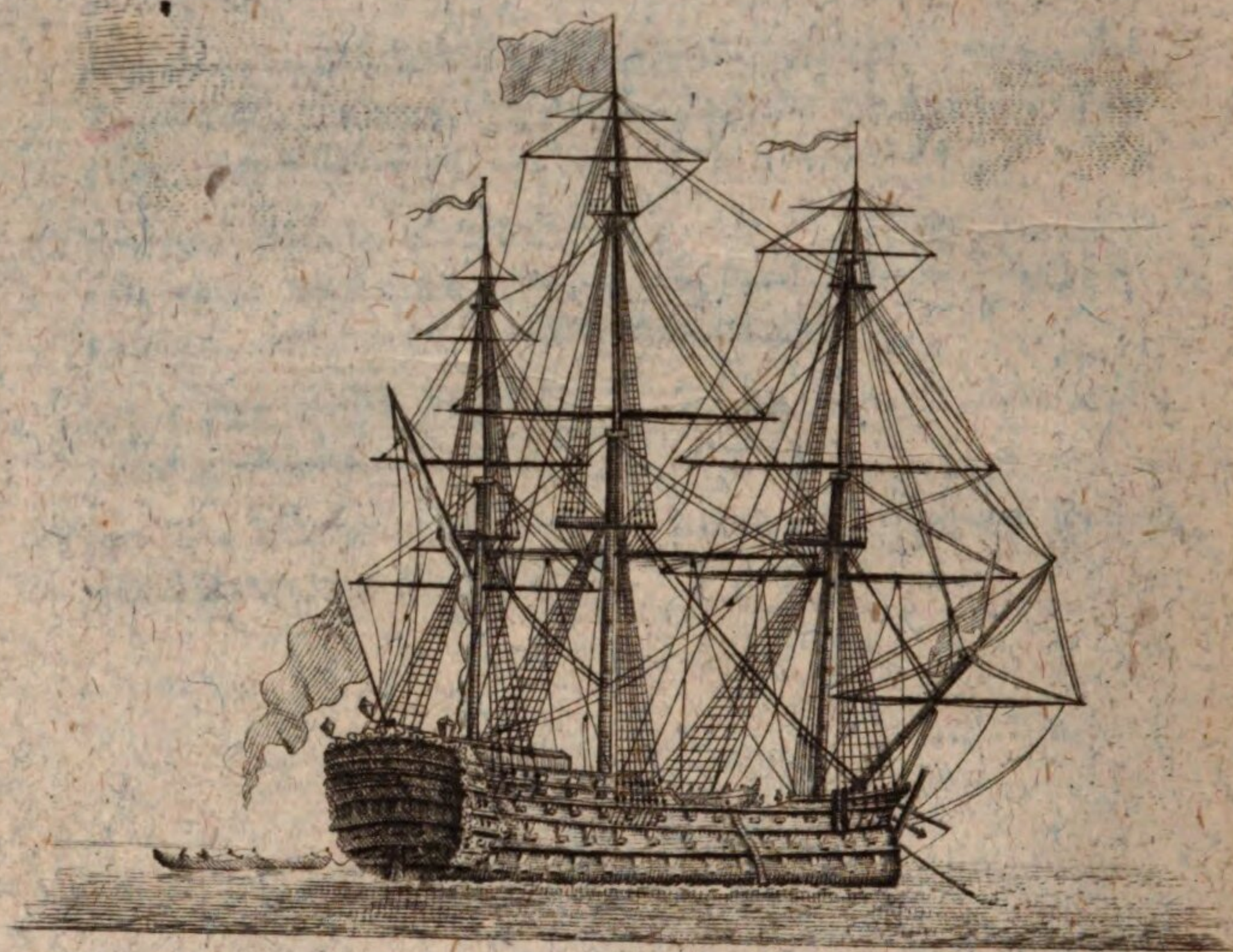
Stranden eines Schiffs. Das Festsitzen desselben auf Untiefen.

Takelasche eines Schiffs. Hierunter versteht man alles Tauwerk, welches zur Regierung der Seegel und Haltung der Masten dient.

Tartane. Kleine ofne Fahrzeuge im Mittelmeere, mit vorwärts überliegenden Masten und grossen Ruthenseegeln, auch zum Rudern eingerichtet.

Tjalk. Ein langes, schmales, sehr flach im Boden und rund gebautes holländisches Fahrzeug.

Topp der Masten und Stengen heisst das oberste Ende der Masten und Stangen.





H. HEINRIC
Buchbind
Rottenb. H. A. H.
H. H. H.

Über den Seekrieg und das gegenseitige Verhältniss der Seemächte

S.I. [ca. 1808]

J.publ.e. 632 c#Beibd.1

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10558287-7